Nº 231 - TOMO 353 16 DE MARZO DE 1993



REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

DIARIO DE SESIONES DE LA CAMARA DE SENADORES

CUARTO PERIODO ORDINARIO DE LA XLIII LEGISLATURA

2ª SESION ORDINARIA

PRESIDEN LOS DOCTORES GONZALO AGUIRRE RAMIREZ (Presidente) Y WALTER SANTORO (Primer Vicepresidente)

ACTUAN EN SECRETARIA LOS TITULARES DOCTOR JUAN HARAN URIOSTE Y SEÑOR MARIO FARACHIO

SUMARIO

---

1) TEXTO DE LA CITACION

"Montevideo, 12 de marzo de 1993.

La CAMARA DE SENADORES se reunirá en sesión ordinaria el próximo martes 16, a la hora 16, a fin de informarse de los asuntos entrados y considerar el siguiente

ORDEN DEL DIA

1º) Elección de Vicepresidentes.

2º) Elección de miembros de la Comisión Permanente (artículo 127 de la Constitución).

3º) Elección de miembros de la Comisión Administrativa del Poder Legislativo.

4º) Discusión particular del proyecto de ley por el que se crean los instrumentos legales para la Protección del Medio Ambiente e Impacto Ambiental.

(Carp. Nº 492/91 - Rep. Nº 474/92)

5º) Continúa la discusión particular del proyecto de ley por el que se establecen normas para el abanderamiento de buques.

(Carp. Nº 786/92 - Rep. Nº 464/92)

6º) Discusión particular del proyecto de ley por el que se aprueba el Acuerdo entre el Gobierno de la República y la Comisión de las Comunidades Europeas.

(Carp. Nº 1514/89 - Rep. Nº 282/91 y Anexo I)

Discusión general y particular de los siguientes proyectos de ley:

7º) Por el que se aprueba el Acuerdo Comercial entre la República y la República Argelina Democrática y Popular.

(Carp. Nº 559/86 - Rep. Nº 530/93)

8º) Por el que se aprueba el Acuerdo entre el Gobierno de la República y el Gobierno del Paraguay sobre Prevención, Control, Fiscalización y Represión del Consumo Indebido y Tráfico Ilícito de Estupefacientes con Sustancias Psicotrópicas y sus Precursores y Productos Químicos Específicos.

(Carp. Nº 842/92 - Rep. Nº 531/93)

9º) Por el que se designa con el nombre "Doctor Roberto Introini Carabelli" al actual Centro Auxiliar de Salud Pública, de la ciudad de Lascano, departamento de Rocha.

(Carp. Nº 461/91 - Rep. Nº 529/92)

10) Por el que se designa con el nombre "Alemania" la Escuela Nº 8 de Nuevo Berlín, departamento de Río Negro.

(Carp. Nº 506/91 - Rep. Nº 528/92)

11) Por el que se designa con el nombre "República de Italia" a la Escuela Nº 5, de 1er. Grado de la ciudad de Tacuarembó.

(Carp. Nº 861/92 - Rep. Nº 540/93)

12) Por el que se designa con el nombre "Ramón Goday" al Liceo de Villa Casupá, departamento de Florida.

(Carp. Nº 885/92 - Rep. Nº 539/93)

13) Por el que se designa con el nombre "José María Firpo" la Escuela Nº 17 del Pueblo Piñera, departamento de Paysandú.

(Carp. Nº 890/92 - Rep. Nº 538/93)

14) Por el que se designa con el nombre "República de Lituania" la Escuela Nº 318 del departamento de Montevideo.

(Carp. Nº 891/92 - Rep. Nº 525/92)

15) Por el que se designa con el nombre "Doctor Semiramides Zeballos" la Escuela Nº 52 de Young, departamento de Río Negro.

(Carp. Nº 893/92 - Rep. Nº 537/93)

LOS SECRETARIOS".

2) ASISTENCIA

ASISTEN: los señores Senadores **Alonso Tellechea, Amorín Larrañaga, Arana, Astori, Batalla, Belvisi, Blanco, Bouza, Bouzas, Bruera, Cadenas Boix, Cassina, Cigliuti, Elso Goñi, Gargano, González Modernell, Grenno, Irurtia, Jude, Korzeniak, Librán Bonino, Olascoaga, Pereyra, Pérez, Ricaldoni, Riesgo, Silveira Zavala, Urioste** y **Zumarán.**

FALTA: con licencia, el señor Senador **Millor.**

3) SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA. Solicitud de autorización para ausentarse del país de acuerdo con lo estipulado por el artículo 170 de la Constitución.

SEÑOR PRESIDENTE. - Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 16 y 13 minutos)

-Dése cuenta de una solicitud de autorización para ausentarse del país, enviada por el señor Presidente de la República.

(Se da de la siguiente:)

"El señor Presidente de la República solicita al Senado la autorización prescripta por el artículo 170 de la Constitución para ausentarse del país por un plazo mayor de 48 horas".

-Léase.

(Se lee:)

"PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
ORIENTAL DEL URUGUAY

Montevideo, 18 de febrero de 1993.

Señor Presidente de la
Cámara de Senadores
Presente

Tengo el honor de dirigirme al señor Presidente a los efectos de solicitar la autorización prescripta por el artículo 170 de la Constitución de la República, con motivo de la visita que efectuaré a los Estados Unidos Mexicanos entre los días 21 y 26 de marzo de 1993, en respuesta a la invitación cursada por el Gobierno de ese país.

Saludo al señor Presidente con mi más alta consideración.

Luis Alberto Lacalle Herrera PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, **Pablo García Pintos**".

SEÑOR PRESIDENTE. - Se va a votar la autorización solicitada por el señor Presidente de la República, de conformidad con el artículo 170 de la Constitución, para ausentarse del país entre los días 21 y 26 de marzo de este año.

(Se vota:)

-27 en 27. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

La Presidencia del Cuerpo aprovecha esta circunstancia para dejar constancia de que en virtud de lo dispuesto por el artículo 153 de la Constitución y debiendo subrogar por ese lapso al señor Presidente de la República, ocupará la Presidencia del Senado el señor Senador Walter Santoro, en su condición de primer titular de la lista más votada del lema más votado.

4) ASUNTOS ENTRADOS

SEÑOR PRESIDENTE. - Dése cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

"Montevideo, 16 de marzo de 1993.

La Presidencia de la Asamblea General destina varios Mensajes del Poder Ejecutivo a los que acompañan los siguientes proyectos de ley:

por el que se sustituye la redacción del artículo único de la Ley Nº 16.282 de julio de 1992, que designó el Centro de Instrucción de Blindados y Mecanizados del Ejército con el nombre de "Coronel Luciano Dubra".

-A la Comisión de Defensa Nacional.

por el que se aprueba el Acuerdo de Cooperación en Materia Ambiental entre la República y la República Federativa del Brasil.

-A la Comisión de Asuntos Internacionales.

por el que se aprueba el Acuerdo Cultural entre la República y la República Portuguesa.

-A la Comisión de Asuntos Internacionales.

por el que se designa con el nombre "Pedro Oliveri Rodríguez" la Escuela Nº 84, Rural de Sauce de Mansavillagra, departamento de Florida.

-A la Comisión de Educación y Cultura.

por el que se designa con el nombre "Cristóbal Colón" la escuela Nº 50 de 1er. grado del departamento de Tacuarembó.

-A la Comisión de Educación y Cultura.

por el que se autoriza la salida del país, a partir del 1º de abril, de efectivos de las Fuerzas Armadas a fin de prestar apoyo a la Operación de Paz en Mozambique de la Organización de las Naciones Unidas.

-A la Comisión de Defensa Nacional.

por el que se exonera de aportes obrero patronales a las empresas privadas que contratan funcionarios públicos renunciantes al amparo de lo establecido en los artículos 17 al 21 de la Ley Nº 16.320.

-A la Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social, integrada con tres miembros de la Comisión de Hacienda.

El Poder Ejecutivo remite un Mensaje solicitando venia para conferir ascenso al grado de Capitán de Navío a dos Capitanes de Fragata.

-A la Comisión de Defensa Nacional.

La Presidencia de la Asamblea General remite varias notas del Tribunal de Cuentas de la República comunicando las resoluciones adoptadas en los siguientes expedientes:

De Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea: relacionada con el Estado de Ejecución Presupuestal al 31 de diciembre de 1991.

Del Banco Hipotecario del Uruguay: relacionado con el Estado de Situación Patrimonial al 31 de diciembre de 1991.

De la Administración de las Obras Sanitarias del Estado: relacionado con el Estado de Situación Presupuestal al 30 de junio de 1992.

De la Administración de Ferrocarriles del Estado: relacionado con el Estado de Situación Patrimonial y Estado de Resultados al 31 de diciembre de 1991.

Del Banco de Seguros del Estado: relacionado con el Estado de Situación Patrimonial y Estado de Resultados al 31 de diciembre de 1990.

-Ténganse presente.

La Presidencia de la Asamblea General remite varios Mensajes del Poder Ejecutivo dando cuenta de haber dictado los siguientes Decretos y Resoluciones:

por el que se autoriza al Comando General de la Fuerza Aérea a efectuar la transformación de 44 cargos de Soldados de 1a.

por el que se sustituyen varias partidas presupuestales correspondientes al Presupuesto Operativo, de Operaciones Financieras y de Inversiones de la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland.

por el que se fijan los coeficientes, con vigencia al 1º de enero de 1993, a aplicar en la liquidación de haberes y partidas de los funcionarios del Servicio Exterior.

-Ténganse presente.

Por haber cesado en sus funciones la Comisión Permanente, remite a estudio del Senado los siguientes asuntos:

Mensajes del Poder Ejecutivo solicitando venia para:

conferir el ascenso al grado de Capitán de Navío a varios señores Capitanes de Fragata.

-A la Comisión de Defensa Nacional.

destituir de sus cargos a cinco funcionarios del Ministerio de Educación y Cultura; un funcionario del Ministerio de Economía y Finanzas; un funcionario del Ministerio de Industria, Energía y Minería; un funcionario del Ministerio de Defensa Nacional; dos funcionarios del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca; un funcionario del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y un funcionario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

-A la Comisión de Asuntos Administrativos.

y Mensaje de la Suprema Corte de Justicia solicitando aprobación del Senado para designar al doctor José Echeveste Costa como miembro del Tribunal de Apelaciones.

-A la Comisión de Asuntos Administrativos.

El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente remite la información solicitada por los señores Senadores Hugo Batalla y Carlos Cassina relacionada con los consumos domiciliarios de OSE.

-Oportunamente le fue entregado a los señores Senadores Hugo Batalla y Carlos Cassina.

El Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca remite información relacionada con las manifestaciones formuladas en Sala por el señor Senador Reinaldo Gargano sobre la situación de los productores trigueros y cerealeros del Litoral de nuestro país.

-Oportunamente le fue entregado al señor Senador Reinaldo Gargano.

El Ministerio de Educación y Cultura remite la información solicitada por el señor senador Reinaldo Gargano relacionada con la supresión de horas de docencia compartida en el Consejo de Educación Técnico-Profesional.

-Oportunamente le fue entregado al señor Senador Reinaldo Gargano.

El Tribunal de lo Contencioso Administrativo comunica que asumió la Presidencia del Organismo el Dr. Waldemar Walter Burella.

-Téngase presente.

La Suprema Corte de Justicia comunica que fue designado Presidente de dicha Corporación el Dr. Jorge Marabotto.

-Téngase presente.

La Primer Secretaria del Congreso Nacional de Bolivia y Representante por América Latina ante la Unión Interparlamentaria, Senadora Elena C. de Zuleta remite fax comunicando la realización del Seminario "Mujeres y Política en Bolivia y América Latina", que tendrá lugar en la ciudad de La Paz, del 21 al 23 de marzo.

-A la Comisión de Asuntos Internacionales.

El Presidente del Grupo Parlamentario de la India ante la Unión Interparlamentaria remite nota invitando a participar en la 89 Conferencia Interparlamentaria que se realizará en Nueva Delhi, del 12 al 17 de abril de 1993.

-A la Comisión de Asuntos Internacionales.

El Presidente Alterno Juan A. Singer y Vicepresidente Diputado Jorge Machiñena por Uruguay del Parlamento Latinoamericano remiten notas comunicando las resoluciones adoptadas por la Mesa y Junta Directiva del referido Parlamento Regional en sus sesiones llevadas a cabo del 10 al 12 de diciembre de 1992, en la ciudad de San Pablo, del 23 al 25 de enero en la ciudad de Cali y del 26 al 29 de enero de 1993 en la ciudad de México.

-Ténganse presente y agréguense a sus antecedentes.

El señor Presidente del Senado, doctor Gonzalo Aguirre Ramírez, presenta, con exposición de motivos, los siguientes proyectos de ley:

por el que se faculta al Poder Ejecutivo a aprobar la concesión de servicio público de suministro de agua potable y saneamiento al este del arroyo Maldonado, en favor de la empresa adjudicataria de la licitación pública internacional Nº 20 de la Administración de las Obras Sanitarias del Estado.

-A la Comisión de Constitución y Legislación integrada con la Comisión de Hacienda.

y por el que se sustituye el decreto-ley Nº 14.235, de 25 de julio de 1974, estableciendo nuevas normas sobre la situación jurídica y patrimonial de la Administración Nacional de Telecomunicaciones.

-A la Comisión de Constitución y Legislación integrada con la Comisión de Hacienda.

El señor Senador Américo Ricaldoni, de conformidad con lo establecido en el artículo 113 de la Constitución, solicita se

curse un pedido de informes al Ministerio de Defensa Nacional, relacionado con la anunciada instalación de un "Canal 4" en la ciudad de Buenos Aires.

-Oportunamente fue tramitado.

Las Juntas Departamentales de Artigas, Colonia, Flores, Florida, Lavalleja, Maldonado, Paysandú, Rocha, Salto y Tacuarembó remiten notas comunicando la integración de las Mesas de esas Corporaciones.

-Ténganse presente.

La Comisión Especial de Seguridad Pública integrada con la Comisión de Constitución y Legislación eleva informado el proyecto de ley por el que se modifican disposiciones del Código Penal y del Código del Proceso Penal.

-Repártase e inclúyase en el orden del día de la sesión del día de mañana."

5) PROYECTOS PRESENTADOS

"EXPOSICION DE MOTIVOS

Al amparo de la Ley Nº 16.211 (Arts. 1º y 2º), OSE llamó el año pasado a licitación pública internacional para otorgar la concesión de obra pública correspondiente a los servicios de agua potable y saneamiento en la zona del departamento de Maldonado que va desde la barra del arroyo de igual nombre, hacia el este, hasta José Ignacio.

Dicha licitación, que comprendió la posterior concesión de los servicios públicos correspondientes, durante un lapso de 25 años, de modo de financiar la importante inversión a realizar, se adjudicó el 11 de diciembre de 1992. Dos días más tarde, el referéndum contra la ley citada derogó su artículo 1º y, en consecuencia, privó al Poder Ejecutivo de la facultad de aprobar las concesiones de servicio público otorgadas por los Entes Autónomos y Servicios Descentralizados, imposibilitando jurídicamente la culminación del proceso anterior y generando la posibilidad de que la empresa adjudicataria accione contra el Estado en razón de un posible incumplimiento contractual.

Este sencillo proyecto de ley, que restituye al Poder Ejecutivo, para este único caso, la facultad que perdió el 13 de diciembre ppdo., tiende a solucionar este grave problema práctico que nadie quiso crear y a hacer posible la realización de una obra muy urgente, de gran trascendencia social y turística, en una importantísima zona del país.

Gonzalo Aguirre Ramírez, Presidente.

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º. - Facúltase al Poder Ejecutivo a aprobar la concesión de servicio público de suministro de agua potable y saneamiento al este del arroyo Maldonado, en favor de la empresa adjudicataria de la licitación pública internacional Nº 20 de la Administración de las Obras Sanitarias del Estado.

Gonzalo Aguirre Ramírez. Presidente".

"EXPOSICION DE MOTIVOS

El presente proyecto de ley obedece a la necesidad jurídica y práctica de clarificar la situación creada por la supresión del artículo 32 de la Ley Nº 16.211, a raíz del referéndum del 13 de diciembre ppdo.

Eliminado dicho artículo derogatorio de disposiciones legales incompatibles con el nuevo régimen que para las empresas públicas instituía dicha ley, surgieron varios problemas.

A saber: ¿la derogación del artículo derogatorio hizo "revivir" todas las disposiciones que él citaba y despojaba de vigencia? Vale decir, ¿la derogación de la ley derogatoria, sin más, vale nueva sanción de las normas anteriormente abrogadas?

A modo de ejemplo: ¿el Art. 6 del decreto-ley Nº 14.235 está hoy vigente o no? ¿ANTEL recuperó o no el monopolio de sus servicios?

¿Están también vigentes las normas derogadas por el Art. 32 y que referían a PLUNA e ILPE, que son hoy obsoletas o de hecho inaplicables, cuya renovada vigencia carece de sentido y nadie la reclama?

Para resolver estos problemas, sin ocasionar el debate jurídico en torno a los efectos del referéndum respecto de las normas que en su mérito perdieron su vigencia y sin pronunciarnos sobre las consecuencias jurídicas de una derogación de leyes derogatorias, proponemos con alcance práctico:

A) Sustituir todo el decreto-ley Nº 14.235 por un nuevo articulado de esta ley orgánica de ANTEL, en el que se incluyen todas las disposiciones que no se quiso dejar derogadas, el 13 de diciembre, y se eliminan todas aquellas que nadie quería restablecer en su vigencia.

B) Dar nueva vigencia al ya famoso artículo 32 de la Ley Nº 16.211, de modo de derogar, de una vez por todas, aquellas normas que nadie está de acuerdo en hacerles recuperar su vigencia.

Gonzalo Aguirre Ramírez. Presidente.

PROYECTO DE LEY

Proyecto de ley para solucionar los problemas derivados de la derogación del artículo 32 de la Ley Nº 16.211.

Artículo 1º. - Sustitúyese el decreto-ley Nº 14.235, de 25 de julio de 1974, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"**Denominación, personería y domicilio**

Artículo 1º. - Créase, con el nombre de Administración Nacional de Telecomunicaciones (ANTEL), un servicio público descentralizado.

Artículo 2º. - Esta entidad cuyos servicios se declaran esenciales, está dotada de personería jurídica y tiene su domicilio en la capital de la República, sin perjuicio de las dependencias que se instalen en el interior.

Competencia y monopolio

Artículo 3º. - Corresponde a la Administración Nacional de Telecomunicaciones el estudio, realización de obras, prestación de servicios, administración de las actividades que le son cometidas, así como el control de aquellas libradas a la actividad privada.

Artículo 4º. - A tales fines, le compete específicamente:

1º Prestar los servicios de telecomunicaciones urbanos y de larga distancia, nacionales e internacionales.

2º Controlar las empresas autorizadas para explotar servicios de telecomunicaciones.

3º Convenir provisoriamente con entidades extranjeras corresponsales los arreglos para el establecimiento de las telecomunicaciones necesarias, pudiendo ratificar dichos convenios una vez aprobados por el Poder Ejecutivo.

4º Otorgar autorizaciones precarias para conectar a la red de telecomunicaciones equipos que no sean propiedad de ANTEL.

Artículo 5º. - La Administración Nacional de Telecomunicaciones tendrá el monopolio de los servicios cuya prestación se le asigna por esta ley.

Artículo 6º. - Corresponderá a dicho Ente la intervención previa, prestación y control de toda actividad vinculada a las telecomunicaciones tanto públicas como privadas, en cuanto no hayan sido objeto de asignación expresa a otro órgano estatal. En ningún caso podrán los entes públicos, con excepción de las Fuerzas Armadas y Policía, instalar servicios de telecomunicaciones para uso propio, sin la autorización expresa del Poder Ejecutivo, previo informe de ANTEL. Estas autorizaciones estarán condicionadas al aprovechamiento por parte de ANTEL.

Administración

Artículo 7º. - La Administración del servicio será ejercida por un Directorio que integrarán cinco miembros designados por el Poder Ejecutivo de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 187 de la Constitución de la República.

Artículo 8º. - El Directorio podrá sesionar con tres de sus miembros pero las resoluciones en materias comprendidas en el artículo 4º, incisos 2º, 3º y 4º deberán tomarse por unanimidad de los componentes del Cuerpo. De no obtenerse ésta deberán ser ratificadas por el Poder Ejecutivo.

Artículo 9º. - Corresponde al Directorio mantener relaciones internacionales con los organismos de telecomunicaciones y proponer al Poder Ejecutivo la realización o asistencia a reuniones de dichos organismos así como a los delegados.

Artículo 10. - Compete al Directorio igualmente proponer al Poder Ejecutivo la aprobación de las tarifas de sus servicios.

Patrimonio

Artículo 11. - El patrimonio de la entidad estará compuesto:

1º Por todos los bienes a que se refiere el artículo siguiente.

2º Por los fondos específicamente asignados en esta ley.

3º Por el producido de sus proventos.

4º Por los legados y donaciones.

Artículo 12. - Se incorporarán como patrimonio original del Organismo los bienes inmuebles, muebles y derechos afectados a las actividades desarrolladas por las actuales Dirección Nacional de Comunicaciones y los de la Administración General de las Usinas Eléctricas y los Teléfonos del Estado afectados a la prestación de este último servicio, incluyendo los de las dependencias de apoyo.

Cuando se trate de bienes de esta última Administración afectados a los sectores energéticos y de telecomunicaciones, se arbitrarán soluciones que por la vía de la compensación tengan en cuenta las partes proporcionales de uso de los bienes en común que corresponde a ambos sectores con sus dependencias de apoyo.

Artículo 13. - La Administración Nacional de Telecomunicaciones tomará a su cargo todas las deudas y obligaciones contraídas, así como sus servicios recibiendo los fondos o recursos afectados a los mismos, por la actividad llevada a cabo por la Dirección Nacional de Comunicaciones, Dirección General de Telecomunicaciones y el sector de Telecomunicaciones de la Administración General de las Usinas Eléctricas y los Teléfonos del Estado.

Artículo 14. - Para el mejor desarrollo de su gestión la entidad que se crea por esta ley contará con un fondo de mejoramiento y ampliación de servicios. Con tal fin proyectará y elevará al Poder Ejecutivo las disposiciones que considere oportunas.

Del personal

Artículo 15. - La Administración Nacional de Telecomunicaciones se integrará con el personal de los servicios a que se refiere el artículo 12 de la presente ley. Su estatuto será ajustado a las soluciones que en definitiva someta a consideración del Poder Ejecutivo la Oficina Nacional del Servicio Civil.

Expropiaciones y servidumbres

Artículo 16. - Declárase de utilidad pública y por consiguiente, comprendidos en lo dispuesto por el artículo 4º de la Ley Nº 3.958, de 28 de marzo de 1912 y sus modificaciones, los bienes necesarios para el cumplimiento de esta ley.

Con los mismos fines quedan sujetos a servidumbres los predios, en cuanto sea necesario para la realización, de los estudios, trabajos, depósitos de materiales, de paso, instalación de los elementos de las redes de transmisión y distribución de las comunicaciones y para su ocupación temporaria por campamentos de trabajo.

Disposiciones transitorias

Artículo 17. - Hasta tanto no se sancione el primer presupuesto para este organismo regirán los que a la fecha de fusión tengan las dependencias que integran. El déficit que pudiera originarse en dicho período será atendido por Rentas Generales.

Artículo 18. - A partir de la fecha de promulgación de la presente ley la Administración General de las Usinas Eléctricas y los Teléfonos del Estado se denominará Administración Nacional de Usinas y Trasmisiones Eléctricas (UTE).

Artículo 19. - UTE y ANTEL tomarán las providencias necesarias a los efectos del cumplimiento de la presente ley, debiendo informar trimestralmente al Poder Ejecutivo respecto a las medidas tomadas.

Artículo 20. - A los fines de garantizar el servicio de los préstamos contratados o en trámite por la Administración General de las Usinas Eléctricas y los Teléfonos del Estado, la Dirección General de Telecomunicaciones y Dirección Nacional de Comunicaciones con Bancos u organismos internacionales, se declara que los bienes de dichas entidades a la fecha de la presente ley quedan afectados íntegramente a las respectivas obligaciones manteniéndose la responsabilidad solidaria de las mismas, sin perjuicio de la del Estado, hasta la extinción total de las deudas."

Art. 2º. - Restablécese la vigencia del artículo 32 de la Ley Nº 16.211 y modifícase su texto original, que quedará redactado de la siguiente manera:

"Artículo 32. - Deróganse los artículos 8º, 9º inciso 2, 11 y 19 de la Ley Nº 11.740, de 12 de noviembre de 1951, el artículo 9º del decreto-ley Nº 14.235, de 20 de julio de 1974, el decreto-ley Nº 14.499, de 5 de marzo de 1976, el artículo 12 del decreto-ley Nº 15.671, de 8 de noviembre de 1984 y la Ley Nº 15.777, de 18 de noviembre de 1985, así como todas las disposiciones que se opongan a la presente ley."

Art. 3º. - Esta ley tendrá efecto retroactivo al 14 de diciembre de 1992 y entrará en vigencia en la fecha de su publicación por dos diarios de la Capital.

Gonzalo Aguirre Ramírez. Presidente".

6) TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS

SEÑOR PRESIDENTE. - El Senado pasa a la hora previa.

Tiene la palabra el señor Senador Arana.

SEÑOR ARANA. - Señor Presidente: entre los distintos componentes que afectan la calidad de vida de la población, además de aspectos tales como la salud, la alimentación, la educación, la vivienda y el empleo, existen otros que habitualmente aparecen relegados de la consideración general.

El que hoy motiva nuestra intervención es el del transporte colectivo de pasajeros y, en especial, el transporte por ferrocarril. Dentro de un radio de 80 kilómetros, tomando como centro a Montevideo, se encuentra la zona más densamente poblada del país, que cuenta con más de los dos tercios de su población total.

Desde hace ya casi cinco años, al haberse eliminado el transporte ferroviario de pasajeros, la población se vio seriamente afectada, especialmente la afincada en el área metropolitana y, en particular, quienes deben trasladarse cotidianamente desde o hacia el departamento de Canelones. En efecto, muchos miles de personas se vieron desprotegidas al faltar este medio, pasando obligadamente a ser usuarios de autobuses que se encontraban en condiciones deficitarias por la sobresaturación de las unidades. El encarecimiento del boleto lleva a muchas personas a abandonar su empleo, pues es impensable que alguien que gana menos de tres Salarios Mínimos Nacionales -hoy poco más de 900 pesos uruguayos- deba distraer hasta dos tercios de éstos para la adquisición de sus pasajes. A ello debemos sumar habitualmente el costo de la alimentación, ya que en su gran mayoría estas personas están 12 ó 14 horas fuera de sus domicilios, en particular los que se trasladan a Montevideo.

A muchos jóvenes se los empuja así, indirectamente, a dejar sus estudios. Un estudiante liceal debe pagar actualmente para trasladarse uno a dos kilómetros en el departamento de Canelones, por ejemplo, un abono mínimo de 56,50 pesos uruguayos, que corresponde a una libreta de 50 boletos.

Por otra parte, no podemos olvidar que muchos compatriotas construyeron sus viviendas en lugares relativamente alejados del centro de Montevideo en procura de costos más accesibles, de mejores condiciones ambientales y también de un mayor espacio que facilitara su eventual ampliación para posibilitar, a su vez, el afincamiento de los hijos al constituir un nuevo hogar. Todo ello se basaba en la posibilidad de contar con un transporte barato, diversificado y eficiente.

Hoy, sin ferrocarriles, con ómnibus caros, lentos y abarrotados, con cada vez menos expectativas de conseguir empleos locales y sin suficientes facilidades de transporte para los jóvenes estudiantes provenientes de sectores poblacionales con bajos ingresos, gran cantidad de familias se ven forzadas a emigrar y, en muchos casos, pasan a engrosar el cinturón suburbano de la capital o, en casos extremos, recurren al pasaporte.

buscando en otras tierras lo que en su propio suelo no se les brinda.

Señor Presidente: creemos que deben restituirse cuanto antes los servicios del ferrocarril para pasajeros, atendiendo a las demandas de la gente. En el departamento vecino de Canelones, concretamente en la ciudad de Santa Lucía, la movilización popular ha reunido ya unas 6000 firmas para solicitar a las autoridades pertinentes la reimplantación del servicio ferroviario. Ello redundaría en beneficio no sólo del departamento de Canelones, sino también de barrios de Montevideo tales como Manga, Peñarol, Colón y Sayago, entre otros.

No cabe duda de que las entidades involucradas deberán prestar particular atención a las condicionantes técnicas y económicas, pero sin soslayar, en modo alguno, los aspectos sociopoblacionales.

Señor Presidente: al ser técnicamente posible, socialmente deseable y sentido tan profundamente como urgente necesidad por la población, acompañamos las iniciativas planteadas relativas a la rápida implementación del transporte de pasajeros por ferrocarril, para que éste ocupe el lugar que, según creemos, nunca debió abandonar.

Por todo lo expuesto, solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a las Intendencias y Juntas Departamentales de San José, Canelones, Florida y Montevideo, al Directorio de AFE y a la Unión Ferroviaria, órgano sindical integrante del PIT-CNT.

SEÑOR PRESIDENTE. - Se va a votar la moción presentada en el sentido de que la versión taquigráfica de las palabras pronunciadas por el señor Senador Arana se remita al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a las Intendencias y Juntas Departamentales de San José, Canelones, Florida y Montevideo, al Directorio de AFE y a la Unión Ferroviaria.

(Se vota:)

-28 en 28. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

7) SEÑOR SENADOR JOSE GERMAN ARAUJO. Su fallecimiento.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador Bouzas.

SEÑOR BOUZAS. - Señor Presidente: por una circunstancia no deseada y muy triste estoy, a partir de hoy, integrando esta Cámara en sustitución de un gran hombre: mi amigo José Germán Araújo.

En esta Sala, la semana pasada, distinguidos representantes del Cuerpo homenajearon a Germán. Lo hicieron en forma justa y respetuosa, escapando de la falsa retórica.

Todos somos contestes en destacar el empuje, el entusiasmo, la pasión que puso Germán en cada uno de sus actos y la capacidad de comunicación que supo tener con la gente sencilla de nuestro pueblo, tanto en la tribuna como en el periodismo radial.

En la última conversación larga que mantuvimos en su casa, cuando ninguno de los dos preveíamos un rápido y fatal desenlace de su enfermedad, me dijo con ilusión y con esperanza: "Yo peleo mejor desde el suelo", agregando con una entereza ejemplar: "Si tuviese una sobrevida de dos años, podría..." y se extendió en amplios planes, con esa generosidad que prodigó en busca de la apertura democrática o la defensa de los derechos humanos, fundamentalmente.

Por la pasión que puso en cada actitud y por la defensa irreductible de todo aquello en lo que creyó, tuvo muchos enfrentamientos. Pechó y fue pechado, pero siempre volvió a la lucha con nuevos bríos. Eso mismo explica la adhesión popular hacia su persona, que se manifestó por última vez en el cortejo que lo acompañó hasta el Cementerio del Buceo.

Esta adhesión fue mucho más allá de la habitual coincidencia ideológica o programática del ciudadano con el dirigente.

Ese hombre pasional convencido y convincente, como lo definiera el periodista y común amigo Alfredo Percovich, ya no está hoy. Y los hombres, señor Presidente, no admiten fotocopias.

Soy consciente de la enorme responsabilidad que me cabe al ocupar su lugar, de acuerdo con el ordenamiento jurídico vigente. Me unen al compañero desaparecido los ideales que se expresan en los principios y programa del Frente Amplio. Y aunque no estoy ya -desde enero de 1990- integrado orgánicamente a los cuadros de la Corriente de Unidad Frenteamplista, que Germán fundó y condujo, declaro mi propósito de procurar la coordinación de mi acción parlamentaria con dicho movimiento político. Desde este lugar de trabajo, con mis limitaciones y características personales, prometo a todos los compatriotas que tuvieron la deferencia de saludarme y expresarme su apoyo a lo largo de las treinta horas que velamos al amigo, que procuraré cumplir mi mandato con dedicación, defendiendo los valores de la fraternidad y el compañerismo que son, a mi juicio, componentes imprescindibles para afianzar la vida en democracia.

Muchas gracias.

8) SALIDA DEL PAIS DE PERSONAL SUPERIOR Y SUBALTERNO DE LAS FUERZAS ARMADAS PARA PRESTAR APOYO EN LA OPERACION DE PAZ DE LA ONU EN MOZAMBIQUE. Proyecto de Ley.

SEÑOR SANTORO. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR SANTORO. - Señor Presidente: en este momento deseamos informar al señor senador Korzeniak -que es miembro de la Comisión de Defensa Nacional- que solicitamos se considere con carácter de urgente un Mensaje del Poder Ejecutivo a través del cual se pide autorización al Parlamento para enviar un contingente de integrantes de las Fuerzas Armadas de nuestro país a Mozambique, a los efectos de que se integre a las fuerzas de la Organización de las Naciones Unidas que allí se encuentran. Como es sabido, estas fuerzas procederán a aplicar una resolución del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas, en lo que se ha denominado "Operación de Paz en Mozambique", con el fin de que se logre superar la lamentable situación de guerra civil que se vive en ese país desde hace más de catorce años. Además, se trata de procurar llevar adelante la aplicación de una política que haga posible el restablecimiento de la actividad política en el lugar.

De acuerdo con lo que establece el proyecto de ley, el contingente de integrantes de las Fuerzas Armadas uruguayas estaría constituido por un Batallón de Infantería conformado por una Compañía blindada y otras tres motorizadas; asimismo, se enviaría una Compañía de Apoyo Logístico y de Servicio al mencionado Batallón. Concretamente, el contingente estaría compuesto por cuatro Jefes, cuarenta Oficiales Subalternos y setecientos setenta y seis integrantes del Personal Subalterno.

La función que todas estas personas deberán cumplir en Mozambique, será la de formar una estructura imparcial de apoyo, a los efectos de tratar de interrumpir la violencia reinante, de modo tal que se puedan lograr cumplir los objetivos dispuestos, de acuerdo con la mencionada resolución de la Organización de las Naciones Unidas.

La razón de que solicitemos el tratamiento de este asunto con carácter de urgente radica en el hecho de que el envío del mencionado contingente está previsto para los primeros días del mes de abril, y sabemos que escapa totalmente a las posibilidades de las Fuerzas Armadas uruguayas el poder demorar este envío. Es precisamente por este motivo que ahora solicitamos que este tema sea considerado con carácter de urgente.

SEÑOR PRESIDENTE. - Se va a votar la moción de orden formulada por el señor Senador Santoro en el sentido de que se declare urgente la consideración del proyecto de ley a que se ha hecho referencia.

(Se vota:)

-28 en 28. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Se pasa a considerar el proyecto de ley por el que se autoriza la salida del país, a partir del 10 de abril de 1993, de Personal Superior y Subalterno de las Fuerzas Armadas, a fin de prestar apoyo a la Operación de Paz en Mozambique de la Organización de las Naciones Unidas (ONUMOZ), por el período que dure dicha misión.

(Antecedentes:)

"Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio del Interior

Montevideo, 2 de marzo de 1993.

Señor Presidente de la Asamblea General.

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a ese Cuerpo a efectos de someter a su consideración, atento a lo preceptuado por el numeral 12 del artículo 85 de la Constitución de la República, el Proyecto de Ley adjunto, referente a que efectivos de las Fuerzas Armadas integren el contingente dispuesto por la Organización de las Naciones Unidas por Resolución 797/992 del Consejo de Seguridad, a fin de prestar apoyo a la Operación de Paz en Mozambique (ONUMOZ).

SITUACION DE MOZAMBIQUE

Es de destacar la condición en que se encuentra el país tras 14 años de guerra civil. En todo su territorio de 800.000 kilómetros cuadrados, los sistemas de comunicación han sido devastados por la guerra. Ha sufrido la peor sequía de muchos decenios y escasean los alimentos. Abundan las armas y actúan muchos bandidos armados que escapan al control de las fuerzas armadas. Varios millones de mozambiqueños han sido desplazados dentro del país o se encuentran en países vecinos en calidad de refugiados.

Frente a esta realidad, el Gobierno de Mozambique ha prometido su plena cooperación con las Naciones Unidas para la consecución de los objetivos del Plan de Paz.

Afirma que la presencia simbólica de las Naciones Unidas ha sido positiva, permitiendo la creación de condiciones mínimas para el correcto funcionamiento de las primeras etapas de los acuerdos de paz. De este modo y debido a la ayuda internacional, el pueblo de Mozambique empieza a disfrutar de la paz.

ACUERDO GENERAL DE PAZ EN MOZAMBIQUE

El mismo fue celebrado entre el Gobierno de la República de Mozambique y la Resistencia Nacional de Mozambique (RENAMO).

Prevé la creación, por parte de las Naciones Unidas, de una estructura imparcial y de apoyo para ayudar a las dos partes a interrumpir el odioso ciclo de violencia que tantos sufrimientos ha causado en el país a lo largo de los años.

La amplia gama de responsabilidades encomendadas a las Naciones Unidas exige la participación de toda la comunidad internacional, razón por la cual se requiere nuestra presencia.

MARCO GLOBAL DE LA OPERACION

De conformidad con el Acuerdo General de Paz mencionado, la O.N.U. ha desarrollado un programa de acción que puede puntualizarse en cinco componentes:

1. Componente político

Debe facilitarse de manera imparcial la aplicación del Acuerdo de Paz. La tarea será dirigida por la Comisión de Supervisión y Control y por sus comisiones derivadas.

2. Componente militar

A. Se supervisará y verificará la cesación del fuego, la separación y concentración de las fuerzas, su desmovilización y la reunión, almacenamiento y destrucción de las armas.

La Comisión de Cesación del Fuego aprobará planes para ocuparse de otros grupos armados, incluidos los irregulares. Las armas y municiones que no sean necesarias para las nuevas fuerzas armadas, serán destruidas bajo estrecha supervisión de las Naciones Unidas.

Se aplicará desde el comienzo un programa sistemático de retirada de armas a la población civil.

B. El componente militar de la ONUMOZ contará con elementos adicionales, como ser:

1. **Una Unidad de Comunicaciones Militares** que garantice la seguridad de las comunicaciones dentro de toda la zona de la misión para todos los componentes de la ONUMOZ.

2. **Una Unidad de Aviación** considerable que haga posible un alto grado de movilidad aérea en un país devastado donde muchas de las carreteras han quedado intransitables.

3. **Una Unidad Médica Militar.** Comprenderá un hospital de campaña y medios de evacuación médica. Los Batallones de Infantería comprenderán un servicio de apoyo médico propio.

4. **Tres Compañías Logísticas**, pues debido a la situación se hace imposible confiar en un sistema civil de reabastecimiento.

5. **Una Compañía** encargada de la **Vigilancia** de movimientos.

3. Componente técnico - civil

El mismo ayudará a aplicar el programa de desmovilización y colaborará estrechamente con la Oficina de las Naciones Unidas de Coordinación de la Asistencia Humanitaria.

Sus actividades serán las siguientes:

A. Distribuir alimentos y medicinas y prestar atención de salud y otros servicios esenciales a las zonas de reunión.

B. Organizar una base de datos y expedir documentos de identidad para los militares desmovilizados.

C. Facilitar ropa de civil para los ex-combatientes cuando salgan de las zonas de reunión para volver a sus casas.

D. Establecer un sólido vínculo con las autoridades provinciales y de distrito encargadas de la dimensión civil del proceso de desmovilización.

4. Componente electoral

De conformidad con lo dispuesto en el Acuerdo General de Paz, las elecciones a la Asamblea General y al cargo de Presidente de la República de Mozambique, se celebrarán simultáneamente dentro de un año de su signatura, en agosto de 1992.

La ONUMOZ observará las elecciones desde el comienzo de la campaña electoral hasta el momento en que el nuevo gobierno tome posesión de sus funciones.

En tal sentido la Operación deberá:

A. Verificar la imparcialidad de la Comisión Nacional de Elecciones y de sus órganos en todos los aspectos y etapas del proceso electoral.

B. Verificar que los partidos y alianzas políticos gocen de plena libertad de organización, movimiento, reunión y expresión sin obstáculos ni intimidación.

C. Verificar que los mencionados partidos y alianzas tengan acceso a los medios de comunicación estatales equitativamente.

D. Verificar que los registros electorales estén debidamente constituidos.

E. Informar a las autoridades electorales acerca de reclamaciones, irregularidades e interferencias de las que tenga conocimiento.

F. Preparar informes periódicos sobre la evolución del proceso electoral, los cuales se presentarán al Secretario General.

5. Componente humanitario

Tendrá como cometido coordinar y supervisar todas las operaciones de asistencia humanitaria, en particular las relacionadas con los refugiados, las personas desplazadas dentro del país, el personal militar desmovilizado y la población local afectada y, en este contexto, presidir el Comité de Asistencia Humanitaria.

Los cinco puntos expuestos supra deben considerarse un plan operacional indivisible e interdependiente, a fin de que la misión sea exitosa.

APRECIACION

La tarea encomendada a las Naciones Unidas es amplia y difícil.

Las dificultades derivan de la extensión del país, la devastación de su infraestructura, el quebrantamiento de su economía a causa de la guerra y la sequía, la limitada capacidad del Gobierno de Mozambique de hacer frente a las nuevas tareas derivadas del Acuerdo General de Paz y la complejidad de los procesos que figuran en el mismo.

Otro inconveniente procede de la importancia crítica de los corredores mozambiqueños para gran parte de Africa Meridional.

Para lograr en un año la reunión, el desarme y la movilización de las tropas de ambos mandos, la formación de nuevas Fuerzas Armadas, el reasentamiento de 5 a 6 millones de refugiados y personas desplazadas, la prestación de socorro humanitario a todo el país y la organización y realización de elecciones, para lo cual se requerirá esfuerzo y colaboración de toda la comunidad internacional.

PARTICIPACION DE LAS FUERZAS ARMADAS URUGUAYAS

La O.N.U. ha solicitado que el contingente uruguayo arribe a Mozambique a más tardar el 10 de abril de 1993. Caso contrario, se retrasaría el cumplimiento de la misión y se obligaría a un cambio de planes.

Las Fuerzas Armadas contribuirían a la ONUMOZ, de aprobarse el Proyecto de Ley adjunto, con un Batallón de Infantería integrado por una Compañía Blindada y tres Compañías Motorizadas. Asimismo se enviaría una Compañía de Apoyo Logístico y de Servicio al Batallón mencionado.

El contingente estaría compuesto por 4 Jefes, 40 Oficiales Subalternos y 776 Personal Subalterno.

El tipo de función a cumplirse en Mozambique consistiría en la formación de una estructura imparcial de apoyo para tratar de interrumpir la violencia reinante; para el logro de este objetivo dichas fuerzas deberían:

1º controlar el cese del fuego y hacerlo efectivo, desmovilizando tropas, encargándose del almacenamiento de armas y municiones y de la destrucción de aquellas que no sean necesarias para la formación de un nuevo ejército.

2º Restaurar los medios de comunicación dado que por la devastación de la infraestructura y por dificultades que derivan de la extensión del país, éste ha quedado en un completo aislamiento.

3º Prestar apoyo médico, sanitario y socorro humanitario. Toda esta función requiere equipo adicional al empleado en Camboya. Esto se vislumbra en la protección blindada.

Por los fundamentos expuestos precedentemente, se solicita al señor Presidente la atención de ese Cuerpo al Proyecto de Ley que se acompaña, cuya aprobación se encarece.

Saluda a usted con la mayor consideración.

Luis Alberto Lacalle Herrera PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, **Mariano R. Brito, Juan Andrés Ramírez, Sergio Abreu.**

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º. Autorízase la salida del país a partir del 10 de abril de 1993, del siguiente Personal Superior y Subalterno: 4 (cuatro) Jefes, 40 (cuarenta) Oficiales Subalternos y 776 (setecientos setenta y seis) Personal Subalterno, a fin de prestar apoyo a la Operación de Paz en Mozambique de la Organización de las Naciones Unidas (ONUMOZ), por el período que dure dicha misión.

Artículo 2º. Comuníquese, publíquese y archívese.

Mariano R. Brito, Juan Andrés Ramírez, Sergio Abreu".

SEÑOR PRESIDENTE. - Léase el proyecto.

(Se lee)

-En discusión general.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

-28 en 28. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

En discusión particular.

Léase el artículo único del proyecto.

(Se lee:)

"ARTICULO 1º. - Autorízase la salida del país a partir del 10 de abril de 1993, del siguiente Personal Superior y Subalterno: 4 (cuatro) Jefes, 40 (cuarenta) Oficiales Subalternos y 776 (setecientos setenta y seis) Personal Subalterno, a fin de prestar apoyo a la Operación de Paz en Mozambique de la Organización de las Naciones Unidas (ONUMOZ), por el período que dure dicha misión".

-Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

-28 en 28. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Queda aprobado en general y en particular el proyecto de ley, que se comunicará a la Cámara de Representantes.

(No se publica el texto del proyecto de ley aprobado, por ser igual al considerado).

9) SEÑORA ROSA BAFFICO. Pensión Graciable. Proyecto de Ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ha llegado a la Mesa una moción del señor Senador Cassina para que se declare urgente la consideración del proyecto de ley remitido por el Poder Ejecutivo, en cuyo mérito se otorga una pensión graciable a la señora Rosa Baffico.

Tiene la palabra el señor Senador Cassina.

SEÑOR CASSINA. - Señor Presidente: durante el receso, el Poder Ejecutivo envió un proyecto de ley por el que se otorga una pensión graciable a la señora Rosa Baffico, en atención a que ella fue solicitada reiteradamente por resolución de la Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social de esta Cámara -adoptada por la unanimidad de sus integrantes- y a las excepcionales condiciones de esta compatriota. Se trata de una actriz muy distinguida de nuestro teatro independiente, que ha cumplido -y aún lo sigue haciendo- una labor artística de enorme jerarquía y que ahora se encuentra en condiciones económicas que no son ciertamente las más favorables. A pesar de su edad, esta señora continúa realizando trabajos; incluso, felizmente, en los últimos tiempos ha aparecido en algún corto publicitario para la televisión.

Sin embargo, por sobre todas las cosas, quiero decir que la situación en la que se encuentra la señora Rosa Baffico reúne todas las condiciones que estipula un proyecto de ley que regula el otorgamiento de pensiones graciables, que ahora está siendo considerado por la Cámara de Representantes.

Esta eminente personalidad ha prestado al país, en el campo artístico, servicios relevantes, y lo sigue haciendo. Además, se encuentra en una situación económica realmente difícil.

Por estas razones, formulo moción en el sentido de que se considere con carácter de urgente el proyecto de ley a que he hecho referencia, partiendo de la base de que la Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social, que integro junto con otros estimados colegas, solicitó -en más de una ocasión y por la unanimidad de sus miembros- que el Poder Ejecutivo enviara el Mensaje correspondiente.

SEÑOR PRESIDENTE. - Se va a votar si se declara urgente la consideración del proyecto de ley relativo al otorgamiento de una pensión graciable a la señora Rosa Baffico.

(Se vota:)

-28 en 28. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Se pasa a considerar el proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo por el que se concede una pensión graciable equivalente a cuatro salarios mínimos nacionales, a la señora Rosa Baffico.

(Antecedentes:)

"Poder Ejecutivo
Ministerio de Educación y Cultura
Ministerio de Economía y Finanzas

Montevideo, 15 de diciembre de 1992.

Señor Presidente de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a ese Alto Cuerpo a fin de someter a su consideración el Proyecto de Ley adjunto por el que se concede una pensión graciable a la Señora Rosa Baffico.

La Sra. Baffico está vinculada al movimiento teatral nacional desde el año 1936, en el cual ha realizado una extensa y destacada labor artística como intérprete en obras de autores nacionales y extranjeros.

Actualmente, a una edad ya avanzada se encuentra en una situación económica muy afligente por lo cual se considera oportuno otorgarle una pensión graciable.

En el Artículo 1º se establece el nombre de la beneficiaria así como el monto de la pensión.

En el Artículo 2º se establece que la erogación resultante se atenderá con cargo a Rentas Generales.

El Poder Ejecutivo saluda al Sr. Presidente con su mayor consideración.

Luis Alberto Lacalle Herrera PRESIDENTE DE LA REPUBLICA; **Antonio Mercader, Ignacio de Posadas Montero**

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º. - Concédese una pensión graciable equivalente a cuatro Salario Mínimos Nacionales a la Señora ROSA BAFFICO.

Art. 2º. - La erogación resultante será atendida por Rentas Generales.

Art. 3º. - Comuníquese, publíquese, etc.

Antonio Mercader, Ignacio de Posadas Montero".

SEÑOR PRESIDENTE. - Léase el proyecto.

(Se lee)

En consideración.

Se pasará a tomar la votación en la forma de estilo.

(Se reparten las bolillas de votación)

10) ELECCION DE VICEPRESIDENTES

SEÑOR PRESIDENTE. - El Senado ingresa al orden del día con la consideración del asunto que figura en primer término: "Elección de Vicepresidentes".

SEÑOR BATALLA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR BATALLA. - En principio, pido disculpas porque también este año tengo que ocuparme de un tema que pensé se había resuelto en la primera reunión de esta Legislatura.

Concretamente, solicito la postergación de la elección de Vicepresidentes, con excepción del Primero, naturalmente, a los efectos de no obligar al señor Presidente a tener que ocupar permanentemente su sitial.

Nosotros pensamos que había quedado claro -y parecería que no es así- que al Partido por el Gobierno del Pueblo le correspondía una de las quince Vicepresidencias que serían adjudicadas durante esta legislatura. Según parece, no todos los partidos políticos lo han entendido así, y es por eso que solicito -a fin de que quede ratificado o no el acuerdo eventualmente establecido, en mi concepto- que en el día de hoy se realice únicamente la elección del candidato propuesto para la Primera Vicepresidencia y que en el día de mañana se consideren las nominaciones de Segundo y Tercer Vicepresidentes.

Esto es lo que deseaba solicitar.

Naturalmente, pido excusas a los demás señores senadores por esta petición.

SEÑOR PRESIDENTE. - La Presidencia desea expresar que momentos antes de comenzar la sesión, confirmó con integrantes de la Bancada del Partido Nacional que el criterio expresado por el señor Senador Batalla es exacto, es decir, que esto se había acordado en el año 1990.

Sin perjuicio de ello, procederemos como solicita el señor Senador Batalla, a efecto de elegir al Primer Vicepresidente, que pueda suplir a quien ejerce la Presidencia.

La Mesa ofrece la palabra a algún integrante de la Bancada del Partido Nacional, a fin de que realice la postulación correspondiente.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Propongo para el cargo de Primer Vicepresidente del Senado, al señor Senador Santoro.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tómase la votación nominal.

(Se toma en el siguiente orden:)

SEÑOR ALONSO TELLECHEA. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR AMORIN LARRAÑAGA. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR ARANA. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR ASTORI. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR BATALLA. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR BELVISI. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR BLANCO. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR BOUZA. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR BOUZAS. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR BRUERA. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR CADENAS BOIX. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR CASSINA. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR CIGLIUTI. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR ELSO GOÑI. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR GARGANO. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR GRENNO. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR IRURTIA. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR JUDE. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR KORZENIAK. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR LIBRAN BONINO. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR OLASCOAGA. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR PEREYRA. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR RIESGO. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR PEREZ. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR RICALDONI. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR SANTORO. - Por el señor Senador Silveira Zavala.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR URIOSTE. - Por el señor Senador Santoro.

SEÑOR PRESIDENTE. - Por el señor Senador Santoro.

Han sufragado 29 señores senadores: 28 lo han hecho por el señor Senador Santoro y 1 por el señor Senador Silveira Zavala.

En consecuencia, queda proclamado el señor Senador Santoro como Primer Vicepresidente del Cuerpo para el IV Período de esta Legislatura.

SEÑOR SANTORO. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR SANTORO. - Deseo agradecer a los compañeros del Cuerpo la confianza que me han dispensado con su voto. Obviamente, esto genera la responsabilidad consiguiente, a los efectos de proceder a la aplicación más estricta del Reglamento -lo cual es fundamental para la debida convivencia parlamentaria- en el caso de tener que presidir el Senado.

11) ELECCION DE MIEMBROS DE LA COMISION PERMANENTE

SEÑOR PRESIDENTE. - Se pasa a considerar el asunto que figura en segundo término del orden del día: "Elección de miembros de la Comisión Permanente (artículo 127 de la Constitución)".

SEÑOR PEREYRA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR PEREYRA. - Mociono para que se postergue la consideración de este asunto para la sesión que se realizará mañana.

SEÑOR PRESIDENTE. - Se va a votar la moción formulada por el señor Senador Pereyra.

(Se vota:)

-29 en 29. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

12) ELECCION DE MIEMBROS DE LA COMISION ADMINISTRATIVA DEL PODER LEGISLATIVO

SEÑOR PRESIDENTE. - Se pasa a considerar el asunto que figura en tercer término del orden del día: "Elección de miembros de la Comisión Administrativa del Poder Legislativo".

SEÑOR CIGLIUTI. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR CIGLIUTI. - Mociono para que se postergue la consideración de este asunto para la sesión que se efectuará mañana.

SEÑOR PRESIDENTE. - Se va a votar la moción formulada por el señor Senador Cigliuti.

(Se vota:)

-29 en 29. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

13) PRESERVACION DEL MEDIO AMBIENTE E IMPACTO AMBIENTAL. Proyecto de ley.

SEÑOR PRESIDENTE. - Se pasa a considerar el asunto que figura en cuarto término del orden del día: "Discusión particular del proyecto de ley por el que crean los instrumentos legales para la Protección del Medio Ambiente e Impacto Ambiental. (Carp. Nº 492/91 - Rep. Nº 474/92)".

(Antecedentes:)

"Carp. Nº 492/91
Rep. Nº 474/92

**Ministerio de Vivienda,
Ordenamiento Territorial y
Medio Ambiente.**

Montevideo, 5 de junio de 1991.

Señor Presidente
de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a ese Cuerpo para remitirle a su consideración el proyecto de ley de Protección e Impacto Ambiental, que tiene como finalidad específica la preservación del medio ambiente humano, para las generaciones presentes y futuras.

Con la creación del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, dispuesta por la Ley Nº 16.112 del 23 de mayo de 1990, se ha concretado la aspiración largamente esperada a nivel nacional, para comenzar una nueva etapa en lo que a la protección del medio ambiente se trata.

En efecto, la norma citada, por primera vez en el País, comete al citado Ministerio, entre otras, la formulación, ejecución, supervisión, evaluación de los planes nacionales de protección del medio ambiente, y la instrumentación de la política nacional en la materia.

El proyecto adjunto, tiene como finalidad crear los instrumentos legales indispensables, para el cumplimiento de esos fines, y fundamentalmente desarrollar una conciencia nacional, a todo nivel, tendiente a evitar que los avances tecnológicos, provoquen daños irreparables, tanto sea del entorno donde vive el hombre, como del medio natural a que está habituado e integra su patrimonio cultural.

La normativa cuya consideración se procura mediante este proyecto de ley, persigue fundamentalmente declarar la necesidad de que toda persona o empresa, está obligada a defender el hábitat natural o medio ambiente, no desarrollando acciones que lo alteren o cambien sustancialmente; o en caso contrario, serán responsables de todas las erogaciones tendientes a su recomposición; o cuando no fuera posible, la reducción dentro de los términos más adecuados, de los efectos perjudiciales producidos.

A estos efectos, y tal como lo ha hecho la legislación de los países más avanzados, se dispone la necesaria y preceptiva obligación de realizar estudios y evaluaciones de **"impacto ambiental"**, previos a la iniciación de determinadas obras o actividades, que por su naturaleza muy particular, implican un riesgo cierto de provocar efectos irreversibles en el medio ambiente.

Las evaluaciones de impacto ambiental constituyen una técnica generalizada en todos los países avanzados, recomendada en forma especial por organismos internacionales, considerándola como el instrumento más adecuado para la preservación de los recursos naturales y la defensa del medio ambiente.

El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, creado con esa finalidad -así como también de dirigir la política de vivienda y de ordenamiento territorial- deberá realizar una evaluación del estudio de impacto que se le presente. Se le faculta para determinar la mejor forma de minimización de los perjuicios, teniendo en cuenta que dentro de ciertos parámetros, toda obra necesariamente provoca efectos no deseados. Atendiendo a la necesaria evolución industrial, deberán combinarse los elementos para que exista una interrelación que, sin provocar la paralización o estancamiento del País, posibilite dentro de ciertas condiciones, acometer actividades que se reputan necesarias para el desarrollo nacional.

No sólo se persigue la necesidad del previo estudio a nivel técnico, sino que en determinadas circunstancias, se ha creído conveniente que exista la posibilidad de discutir a nivel general, las particularidades de aquellas actividades que por su naturaleza, pueden trascender la esfera propia del proponente.

Con esa finalidad, se ha previsto que el Ministerio respectivo quede facultado para presentar en audiencia pública, los proyectos que a su entender puedan significar esa trascendencia. Así tendrán oportunidad de manifestarse, todos aquellos que tienen objeciones o demuestran interés de formular apreciaciones sobre el proyecto objeto de esa audiencia. El conocimiento y discusión pública, proporcionará las máximas garantías tendientes al conocimiento global del mismo, y su aceptación por la sociedad.

Se dan todas las garantías para que aquellos aspectos confidenciales que puedan emanar de las particularidades del proyecto, no sean vulneradas y confieran al proponente, la seguridad de que no trascenderán y beneficiarán indirecta e indebidamente a terceros.

Pero no sólo la audiencia pública que el Ministerio puede convocar, garantiza la máxima publicidad en aquellas situaciones que se revelen como justificantes de esa tramitación. También se ha considerado fundamental, que todo proyectista de una obra o trabajo cuyo contenido sea de aquellos referidos en la ley, realice un resumen de las particularidades más esenciales del mismo. Y este resumen una vez que sea confirmado como acorde al proyecto particular presentado, será puesto de manifiesto por un plazo de veinte días, en las oficinas respectivas. Así cualquier interesado quedará en condiciones de tomar conocimiento de lo que se proyecta construir o realizar.

Por último, teniendo en cuenta que para la realización de obras de la envergadura de aquellas específicamente sujetas a estudio de impacto ambiental, son necesarias diversas autorizaciones -nacionales y departamentales- se establece que estas no pueden otorgarse en tanto no se acceda a la que dispone este proyecto de ley; al tiempo que, con la finalidad de abreviar los estudios particulares de diferentes organismos, se establece que los dictámenes producidos por el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, podrán ser compartidos por los restantes organismos, dentro del ámbito de su contenido. Esto redundará no sólo en abreviación de las tramitaciones, sino en economías funcionales, desde que no existirá una duplicación de la tarea.

En definitiva, el proyecto de ley que el Poder Ejecutivo somete a consideración del Poder Legislativo, tiende a llenar un vacío en nuestra legislación, originado por los adelantos tecnológicos y la evolución mundial que en esta materia se ha operado. Se cumplirá así con la obligación de nuestra generación, al asegurar a las que nos sucedan, la máxima protección del medio ambiente. No sólo para su disfrute íntegro -tal como ocurrió con lo que nos legaron nuestros antepasados- sino para que la naturaleza no se transforme en un ambiente hostil, que en lugar de satisfacer las necesidades más elementales, se convierta en un elemento adicional que tendrán que enfrentar en la permanente búsqueda del bienestar y desarrollo económico.

Luis Alberto Lacalle Herrera PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, **Raúl J. Lago.**

Ministerio de Vivienda
Ordenamiento Territorial y
Medio Ambiente.

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º. - Declárase de interés general y nacional la protección del medio ambiente contra cualquier tipo de depredación, destrucción o contaminación, así como la prevención del impacto ambiental y, en su caso, la recomposición del medio ambiente dañado por actividades humanas.

Art. 2º. - Es deber fundamental de cada persona pública o privada abstenerse de todo acto que cause impacto ambiental que se traduzca en contaminación, grave modificación o destrucción del medio ambiente.

Art. 3º. - Quien provoque depredación, destrucción o contaminación del medio ambiente en violación de lo establecido por los artículos precedentes, será responsable de todos los efectos o perjuicios que ocasione, debiendo hacerse cargo de las acciones conducentes a su recomposición.

Art. 4º. - Cuando los efectos ocasionados por dicha violación sean irreversibles, el responsable deberá hacerse cargo de

todas las medidas que disponga el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, tendientes a su máxima reducción o mitigación y sin perjuicio de las responsabilidades administrativas, civiles o penales que pudieran corresponder.

Art. 5º. - Se considera impacto ambiental toda alteración de las propiedades físicas, químicas o biológicas del medio ambiente causada por cualquier forma de materia o energía resultante de las actividades humanas que directa o indirectamente afecten:

I. La salud, seguridad o calidad de vida de la población.

II. Las condiciones estéticas, culturales o sanitarias.

III. La configuración, calidad y diversidad de los recursos naturales.

Art. 6º. - Cométese al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, la intervención previa preceptiva y el control posterior, respecto de todas las obras o trabajos descriptos en el artículo siguiente, así como de aquellos otros no mencionados específicamente, y que a juicio del citado Ministerio puedan ser susceptibles de provocar un impacto ambiental de entidad.

Art. 7º. - Quedan sometidas a la realización previa de un estudio de impacto ambiental entre otras las siguientes actividades, construcciones u obras:

I. - Carreteras, vías férreas y aeropuertos.

II. - Puertos, terminales de transvase de petróleo o productos químicos y puertos deportivos.

III. - Oleoductos, gasoductos y emisarios de líquidos residuales.

IV. - Plantas de tratamiento y disposición final de residuos tóxicos o peligrosos.

V. - Extracción de minerales y de combustibles fósiles.

VI. - Usinas de generación de electricidad de más de 10 megawatios cualquiera sea su fuente primaria.

VII. - Líneas de transmisión de energía eléctrica de 150 Kv. o más.

VIII. - Obras Hidráulicas para explotación o regulación de recursos hídricos.

IX. - Explotaciones forestales en áreas mayores de 100 Hás.

X. - Complejos y unidades industriales, agroindustriales y turísticos.

XI. - Instalación de zonas industriales y zonas francas, cuando comprendan las obras o actividades precedentes.

La descripción precedente es sin perjuicio de otras actividades reguladas por normas legales específicas.

Art. 8º. - Para estar en condiciones de iniciar la ejecución de las obras o trabajos en las que estén involucradas cualquiera de las situaciones descriptas anteriormente, los interesados deben obtener la autorización previa del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

Art. 9º. - Para solicitar dicha autorización se deberán adjuntar el estudio a que hace referencia el artículo 7 y los elementos que se entiendan convenientes para el mejor análisis del proyecto.

Art. 10. - La solicitud de autorización deberá ser realizada por el propietario del inmueble donde se proyecta la ejecución de las acciones, o con su consentimiento expreso. A todos los efectos de esta ley, quedan comprendidas las acciones y obras públicas y privadas.

Art. 11. - Los técnicos y profesionales intervinientes, serán solidariamente responsables de los perjuicios ocasionados por la realización de obras o trabajos que no hubieran obtenido la autorización prevista en esta ley, o por el apartamiento a las condicionantes específicas contenidas en los antecedentes que ameritaron su autorización.

Art. 12. - El estudio de evaluación de impacto ambiental deberá ser suscrito por al menos un técnico profesional universitario que corresponda a la materia específica sobre la que versa el proyecto, quien será responsable por los resultados presentados.

No podrán intervenir ni suscribir estos proyectos, funcionarios del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

Art. 13. - Los requisitos mínimos que deberá contener la presentación de la solicitud de autorización, son los siguientes:

a) La identificación del propietario del predio donde se proyectan los trabajos u obras, su consentimiento y conformidad, así como la designación por su parte de un responsable técnico profesional en la elaboración del proyecto y en su ejecución futura.

b) La descripción detallada de su contenido, del espacio físico y entorno donde el mismo se emplazaría, junto con todos los detalles que, globalmente, posibiliten su consideración integral.

c) El estudio de evaluación de impacto ambiental.

d) Un resumen del proyecto en términos fácilmente comprensibles que contenga las particularidades más esenciales y los efectos que la misma pueda determinar.

e) Aquellos otros requisitos que pueda determinar la reglamentación.

Art. 14. - El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente podrá solicitar la ampliación o complementación de los informes contenidos en ese estudio, sin perjuicio de los informes técnicos propios o de aquellos de terceros que pueda requerir.

Art. 15. - El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente está facultado para solicitar informes a otros organismos públicos, en cuyo caso éstos deberán brindarlos.

Art. 16. - El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, pondrá de manifiesto en sus oficinas el resumen del proyecto a que hace referencia el numeral d) del artículo 13 de esta ley, una vez que considere que el mismo corresponde al proyecto presentado.

A estos efectos, permanecerá a la vista y para conocimiento de cualquier interesado, por el plazo de veinte días.

Art. 17. - El Ministerio referido podrá disponer la realización de audiencia pública, cuando considere que el proyecto implique repercusiones graves de orden cultural o social, a cuyos efectos determinará la forma de su convocatoria, así como demás aspectos inherentes a su realización, y en la que podrá intervenir cualquier interesado. En todos los casos la resolución final será de cargo exclusivo del citado Ministerio.

Art. 18. - La confidencialidad de las informaciones que puedan configurar secreto industrial o comercial del responsable del proyecto, será respetada por el Ministerio, en todo el proceso de análisis del proyecto y su impacto ambiental, así como en las eventuales audiencias públicas.

Art. 19. - Si el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente considera que el proyecto provoca un impacto ambiental inaceptable a los mínimos admisibles que determine, podrá negar la autorización.

Art. 20. - Una vez otorgada la autorización, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente controlará que la ejecución de los trabajos u obras y su funcionamiento, se realicen conforme al proyecto aprobado.

Art. 21. - Las tareas de contralor primario, podrán ser delegadas total o parcialmente, siempre que las mismas recaigan en organismos del Estado.

Art. 22. - En caso de comprobar cualquier apartamiento en la forma de ejecución del proyecto aprobado, el Ministerio dispondrá la suspensión de las obras, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones que pudieran corresponder. Las obras suspendidas, no podrán recomenzar en tanto no recaiga sobre ellas nueva autorización.

Art. 23. - En igual forma procederá, cuando constate la ejecución de actividades u obras comprendidas, sin la previa autorización correspondiente.

A todos los efectos, cuando se acredite el incumplimiento a las obligaciones impuestas en esta ley, el Ministerio referido podrá disponer la adopción de las medidas cautelares y sancionatorias previstas en las Leyes Nros. 16.112 del 30 de mayo de 1991 y 16.170 del 28 de diciembre de 1991.

Art. 24. - La autorización exigida por esta ley será previa a las de otros organismos que pudieran corresponder, los cuales no podrán concederlas sin exigir la constancia respectiva del citado Ministerio.

Sin perjuicio de ello, se podrán tramitar simultáneamente, aunque supeditándose su aprobación a la previa autorización a que se refiere esta ley.

Art. 25. - Cuando un proyecto requiera además la autorización de otros organismos públicos, los dictámenes producidos por el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente podrán ser compartidos por los restantes, dentro del ámbito de su contenido, a efectos del otorgamiento de permisos o autorizaciones.

Art. 26. - El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente podrá declarar objeto de estudio de impacto ambiental y consecuentemente solicitarlo, a aquellas industrias, obras o actividades que produzcan alteraciones o emisiones contaminantes al medio ambiente, con la finalidad de aplicar en ellas las medidas paliativas de los efectos nocivos.

En ese caso, se aplicarán las disposiciones de esta ley, en cuanto pudiera corresponder.

Art. 27. - El Poder Ejecutivo reglamentará todo lo relacionado con esta ley, y en especial los elementos básicos que necesariamente deben contener los estudios de impacto ambiental, su forma de presentación y tramitación.

Art. 28. - Comuníquese, publíquese, etc.

Raúl J. Lago.

CAMARA DE SENADORES
Comisión de Medio Ambiente

INFORME

Al Senado:

El proyecto de ley que tiene a consideración el Senado de la República fue presentado por el Poder Ejecutivo el 5 de junio de 1991 con motivo del día Mundial de Medio Ambiente. Tiene por objetivo llenar un vacío en nuestra legislación, cuyo origen se encuentra en los acelerados cambios de naturaleza

económica, social-cultural y tecnológica tanto a nivel nacional como internacional y en la evolución mundial que en materia de derecho en el campo ambiental se están procesando.

Llenar este vacío significa que nuestra generación estará cumpliendo con la obligación de defender y preservar para las generaciones venideras, un ambiente sano; que los recursos naturales serán administrados en forma sustentable; que la República contará con un instrumento para compatibilizar el desarrollo económico-social con la defensa, protección y preservación del medio ambiente.

MARCO INSTITUCIONAL

La creación del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, dispuesta por la Ley Nº 16.112 de 23 de mayo de 1990 significó el comienzo de una nueva etapa en la política de preservar y proteger el ambiente en nuestro país. En esta ley se le comete al Ministerio creado, entre otros cometidos:

"Artículo 3º inc. 7. - La formulación, ejecución, supervisión y evaluación de los planes nacionales de protección del medio ambiente y la instrumentación de la política nacional en la materia".

"La preparación de un Código del Medio Ambiente" (Art. 11) y la constitución "de una Comisión Técnica Asesora de Protección del Medio Ambiente, integrada por los delegados de los organismos públicos y privados de acuerdo con lo que establezca la Reglamentación, entre los que estarán comprendidos la Universidad de la República y el Congreso Nacional de Intendentes Municipales" (Art. 10).

Por el Art. 6º la ley citada le otorga al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, las funciones de control de las actividades tanto públicas como privadas sobre las normas de protección ambiental. El mismo artículo establece los montos de las multas que serán aplicadas en caso de que dichas normas no sean cumplidas. Independientemente "el Ministerio podrá ejercer la acción prevista en el Art. 42 del Código General del Proceso".

Este proyecto de ley tiene como finalidad crear los instrumentos legales para el cumplimiento de los cometidos que le otorgó el Poder Legislativo, instrumentos sin los cuales el Ministerio no podrá cumplir cabalmente los fines que le confirió la ley de su creación.

CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

En los primeros artículos el proyecto establece:

- Que es de interés nacional y general la protección del medio ambiente.

- Enumera los fenómenos negativos que pueden causar daños al medio: depredación, destrucción, contaminación.

- Se orienta a la prevención del impacto ambiental que puedan originar las acciones o actividades tanto públicas como privadas.

- Hace responsable a los que violando lo establecido por la ley, deterioran el medio ambiente, y establece la obligación de hacerse cargo de su recomposición.

- Define en forma genérica el concepto "impacto ambiental".

- Establece la competencia previa preceptiva y el control posterior de todas las obras o acciones descritas en el artículo 7º que enumera un listado de éstas.

El establecimiento de una obligatoriedad de los estudios de impacto ambiental tiene su fundamento en la necesidad de tener pleno conocimiento de los posibles efectos tanto beneficiosos como perjudiciales que generan las actividades, obras o acciones humanas que directa o indirectamente afectan: "la salud, seguridad o calidad de vida de la población", "las condiciones estéticas, culturales y sanitarias del Medio", "la configuración, calidad y diversidad de los recursos naturales".

Estos cambios y alteraciones pueden producir efectos a corto plazo o prolongarse en el tiempo, pueden tener incidencia en un reducido territorio o en una amplia región, incluso trascender las fronteras nacionales; pueden afectar muchos o pocos elementos del ambiente: naturales, culturales, sociales.

Los estudios de impacto ambiental son requerimiento obligatorio en gran número de países principalmente en los de mayor desarrollo económico. Es por todos conocidos los grandes desastres ecológicos que se han producido en las últimas décadas como accidentes industriales, pérdida de vidas humanas, de recursos naturales y grandes perjuicios a la población en su salud y bienestar.

Está ampliamente comprobado que en los países en donde se realizan los estudios de Impacto Ambiental previos, se ha logrado evitar muchos efectos nocivos y perjuicios sobre la población y sobre la naturaleza y sus recursos.

Por eso es que todo proyecto de cierta envergadura y algunos que por su naturaleza puedan ser contaminantes o depredatorios, deba incluir un informe o estudio de impacto que causa al ambiente.

El proyecto a consideración que establece esta norma de obligatoriedad de estudios previos a nivel técnico, prevé, para casos que por su repercusión y naturaleza un mecanismo para discutir a nivel general los proyectos de obras o acciones. Se ha previsto que el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente quede facultado para presentar en audiencia pública, los proyectos que a su entender impliquen graves repercusiones de orden cultural, social o ambiental.

A esto se suma la publicación de un resumen de los proyectos que estarán a disposición de cualquier interesado, garantizando a los titulares de los mismos los aspectos que puedan configurar secreto industrial o comercial.

El conocimiento, la información y la discusión pública dará las máximas garantías a los organismos públicos y privados y a la población de que se respetan las normas establecidas de preservación ambiental y ello posibilitará la aceptación por parte de toda la sociedad.

ARTICULOS DE MAYOR DISCUSION

Art. 6º: sobre las competencias que se le otorgan al Ministerio.

La Comisión entendió que el Ministerio podrá delegar en organismos estatales las atribuciones que por este artículo se le cometen; por lo cual consideró que no es necesario especificarlos, ya que el Art. 168, numeral 24 y el Art. 181 numeral 9 de la Constitución de la República lo establecen claramente.

Art. 7º: sobre el listado de las actividades y obras.

La Comisión entendió que es importante establecer el listado de acciones, obras o actividades que deben ser reglamentadas para que sean objeto de estudio de impacto ambiental.

Art. 9º: sobre la solicitud de autorización.

La Comisión entendió que debe ser el titular del proyecto de obras o acciones el solicitante de dicha autorización quien además, es el responsable de dar cumplimiento a lo dispuesto por la Ley de Protección e Impacto Ambiental, que debe adjuntar los estudios y todos los elementos que entienda conveniente para un mejor análisis del proyecto. A todos los efectos quedan comprendidas las acciones públicas y privadas.

Por estas razones la Comisión de Medio Ambiente del Senado, propone la aprobación del siguiente:

PROYECTO DE LEY SUSTITUTIVO

Artículo 1º. - Declárase de interés general y nacional la protección del medio ambiente contra cualquier tipo de depredación, destrucción o contaminación, así como la prevención del impacto ambiental y, en su caso, la recomposición del medio ambiente dañado por actividades humanas.

Art. 2º. - Es deber fundamental de cada persona pública o privada abstenerse de todo acto que cause impacto ambiental que se traduzca en contaminación, grave modificación o destrucción del medio ambiente.

Art. 3º. - Quien provoque depredación, destrucción o contaminación del medio ambiente en violación de lo establecido por los artículos precedentes, será responsable de todos los efectos o perjuicios que ocasione, debiendo hacerse cargo de las acciones conducentes a su recomposición.

Art. 4º. - Cuando los efectos ocasionados por dicha violación sean irreversibles, el responsable deberá hacerse cargo de todas las medidas que disponga el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, tendientes a su máxima reducción o mitigación y sin perjuicio de las responsabilidades administrativas, civiles o penales que pudieran corresponder.

Art. 5º. - Se considera impacto ambiental toda alteración de las propiedades físicas, químicas o biológicas del medio ambiente causada por cualquier forma de materia o energía resultantes de las actividades humanas que directa o indirectamente afecten:

I. La salud, seguridad o calidad de vida de la población.

II. Las condiciones estéticas, culturales o sanitarias del medio.

III. La configuración, calidad y diversidad de los recursos naturales.

Art. 6º. - Cométese al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, la intervención previa preceptiva y el control posterior, respecto de todas las obras o trabajos descritos en el artículo siguiente, así como de aquellos otros no mencionados específicamente, que a juicio del citado Ministerio pueden ser susceptibles de provocar un impacto ambiental de entidad.

Art. 7º. - Quedan sometidas a la realización previa de un estudio de impacto ambiental, entre otras, las siguientes actividades, construcciones u obras:

a - Carreteras, vías férreas y aeropuertos.

b - Puertos, terminales de trasvase de petróleo o productos químicos.

c - Oleoductos, gasoductos y emisarios de líquidos residuales.

d - Plantas de tratamiento, equipos de transporte y disposición final de residuos tóxicos o peligrosos.

e - Extracción de minerales y de combustibles fósiles.

f - Usinas de generación de electricidad de más de 10 megawatios cualquiera sea su fuente primaria.

g - Líneas de trasmisión de energía eléctrica de 150 kw. o más.

h - Obras hidráulicas para la explotación o regulación de recursos hídricos.

i - Explotaciones forestales.

j - Complejos y unidades industriales, agroindustriales y turísticos.

k - Instalación de zonas industriales y zonas francas cuando comprendan las obras o actividades enunciadas precedentemente.

l - Proyectos urbanísticos de más de 100 hectáreas o en áreas consideradas de relevante interés ambiental a criterio del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

La descripción precedente es sin perjuicio de otras actividades reguladas por normas legales específicas.

Art. 8º. - Para estar en condiciones de iniciar la ejecución de las obras o trabajos en la que estén involucradas cualquiera de las situaciones descriptas anteriormente, los interesados deben obtener la autorización previa del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

Art. 9º. - La solicitud de autorización respectiva deberá ser realizada por la persona física o jurídica titular del proyecto de obras o trabajos a ejecutar, que será responsable de dar cumplimiento a las exigencias dispuestas por la presente ley, debiendo adjuntar los estudios a que hace referencia el artículo 7º, junto con los elementos que entiendan conveniente para el mejor análisis del proyecto. A todos los efectos de esta ley, quedan comprendidas las acciones y obras públicas y privadas.

Art. 10. - Los titulares de las obras o acciones a ejecutar y los técnicos y profesionales intervinientes, serán solidariamente responsables de los perjuicios ocasionados por la realización de las obras o trabajos que no hubieran obtenido la autorización prevista en esta ley, o por el apartamiento a las condicionantes específicas contenidas en los antecedentes que ameritaron su autorización.

Art. 11. - El estudio de evaluación de impacto ambiental requerido por la presente ley, deberá ser suscripto por los técnicos intervinientes, uno de los cuales al menos, deberá ser un técnico profesional universitario que será responsable por los resultados presentados.

No podrán intervenir ni suscribir estos estudios, funcionarios del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, así como técnicos y profesionales intervinientes en la realización del proyecto original de las obras o acciones comprendidas en la presente ley.

Art. 12. - Los requisitos mínimos que deberá contener la presentación de la solicitud de autorización son los siguientes:

a - La identificación del o los propietarios de los predios donde se ejecutará el proyecto, la identificación precisa del o de los titulares del proyecto y de los técnicos profesionales responsables en la elaboración del proyecto y su ejecución futura.

b - El proyecto suscrito por el o los profesionales designados con la descripción detallada de su contenido, del espacio físico y entorno donde el mismo se emplazaría junto con todos los detalles que, globalmente posibiliten su consideración integral.

c - El estudio de evaluación de impacto ambiental suscrito por un técnico profesional universitario.

d - Un resumen del proyecto en términos fácilmente comprensible que contenga las particularidades más esenciales y los efectos que la misma pueda determinar.

e - Aquellos otros requisitos que pueda determinar la reglamentación.

Art. 13. - El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, podrá solicitar la ampliación o complementación de los informes contenidos en ese estudio.

Art. 14. - El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, está facultado para solicitar informes a otros organismos públicos, en cuyo caso éstos deberán brindarlos en un término de 40 días.

Art. 15. - El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, pondrá de manifiesto en sus oficinas el resumen del proyecto a que hace referencia el numeral d) del Art. 12 de esta ley, una vez que considere que el mismo corresponde al proyecto presentado. Para ello efectuará una comunicación mediante publicación en el Diario Oficial y un diario del departamento al que se refiere el proyecto, a partir del cual habrá un plazo de 40 días para que cualquier interesado pueda acceder a la vista del mismo y formular las apreciaciones que considere convenientes.

Art. 16. - El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, podrá disponer la realización de audiencia pública, cuando considere que el proyecto implique repercusiones graves de orden cultural, social o ambiental, a cuyos efectos determinará la forma de su convocatoria, así como demás aspectos inherentes a su realización, y en la que podrá intervenir cualquier interesado. En todos los casos la resolución final será de cargo exclusivo del citado Ministerio.

Art. 17. - La confidencialidad de las informaciones que puedan configurar secreto industrial o comercial del responsable del proyecto, será respetada por el Ministerio, en todo el proceso de análisis del proyecto y su impacto ambiental, así como en las eventuales audiencias públicas.

Art. 18. - Si el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente considera que el proyecto provoca un impacto ambiental inaceptable a los mínimos admisibles que determine, podrá negar la autorización.

Art. 19. - Una vez otorgada la autorización, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente,

controlará que la ejecución de los trabajos u obras y su funcionamiento, se realicen conforme al proyecto aprobado.

Art. 20. - En caso de comprobar cualquier apartamiento en la forma de ejecución del proyecto aprobado, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, dispondrá la suspensión de las obras, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones que pudieran corresponder. Las obras suspendidas no podrán recomenzar en tanto no recaiga sobre ellas nueva autorización.

Art. 21. - En igual forma procederá, cuando constate la ejecución de actividades u obras comprendidas, sin la previa autorización correspondiente.

A todos los efectos, cuando se acredite el incumplimiento a las obligaciones impuestas en esta ley, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente podrá disponer la adopción de las medidas cautelares y sancionatorias previstas en las Leyes Nos. 16.112, de 30 de mayo de 1991 y 16.170, de 28 de diciembre de 1991.

Art. 22. - La autorización exigida por esta ley será previa a la de otros organismos que pudieran corresponder, los cuales no podrán concederlas sin exigir la constancia respectiva del citado Ministerio.

Sin perjuicio de ello, se podrán tramitar simultáneamente, aunque supeditándose su aprobación a la previa autorización a la que se refiere esta ley.

Art. 23. - Cuando un proyecto requiera además la autorización de otros organismos públicos, los dictámenes producidos por el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente podrán ser compartidos por los restantes, dentro del ámbito de su contenido, a efectos del otorgamiento de permisos o autorizaciones.

Art. 24. - El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, podrá declarar objeto de estudio de impacto ambiental y consecuentemente solicitarlo, a aquellas industrias, obras o actividades que produzcan alteraciones o emisiones contaminantes al Medio Ambiente, con la finalidad de aplicar en ellas las medidas paliativas de los efectos nocivos.

En ese caso se aplicarán las disposiciones de esta ley, en cuanto pudiera corresponder.

Art. 25. - El Poder Ejecutivo reglamentará todo lo relacionado con esta ley, y en especial los elementos básicos que necesariamente deben contener los estudios de impacto ambiental, su forma de presentación y tramitación.

Sala de la Comisión, 20 de agosto de 1992.

Leopoldo Bruera (Miembro Informante), **Hugo Batalla, Dante Irurtia, Néstor Moreira Graña** (con salvedades), **Juan Carlos Raffo** (Con salvedades). Senadores".

SEÑOR PRESIDENTE. - Cabe hacer notar que antes del receso el Senado había aprobado en general este proyecto de ley.

Se pasa a la discusión particular.

Léase el artículo 1º.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Mociono para que se suprima la lectura de todos los artículos del proyecto de ley, ya que ha estado en nuestras manos desde hace bastante tiempo.

SEÑOR PRESIDENTE. - Se va a votar la moción de orden presentada por el señor Senador Silveira Zavala, en el sentido de suprimir la lectura de todos los artículos del proyecto de ley.

(Se vota:)

-24 en 28. **Afirmativa.**

SEÑOR RICALDONI. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR RICALDONI. - Señor Presidente: aclaro que votaríamos nuevamente afirmativamente el proyecto de ley si hubiera discusión general.

Sin perjuicio de compartir la finalidad que persigue dicho proyecto de ley desearíamos ahora, en la discusión particular -si el Cuerpo lo tiene a bien- solicitar la postergación de su consideración, ya sea para una sesión extraordinaria a celebrarse la próxima semana o, en su defecto, para la primera sesión ordinaria del mes de abril. Obviamente, este punto deberá ser resuelto por el Cuerpo.

Deseo informar que he realizado esta petición porque, habiéndose creado en nuestro sector político una Comisión especializada para estudiar este tema en profundidad, ninguno de los tres senadores del Foro Batllista nos atrevemos a emitir nuestro punto de vista sobre algunos de los artículos que contiene este proyecto de ley. En consecuencia, encontraríamos dificultades tanto para aprobarlo como para votarlo por la negativa, sin antes oír la opinión de la citada Comisión. Cabe destacar que éste es un tema al que le damos la mayor de las trascendencias, y requiere el soporte de técnicos especializados.

Concretamente, formulo moción para que se postergue la consideración de este proyecto de ley.

SEÑOR PRESIDENTE. - Se va a votar la moción de orden presentada por el señor Senador Ricaldoni, a efectos de aplazar

la discusión particular de este proyecto de ley para una sesión extraordinaria a realizarse la semana próxima.

SEÑOR BRUERA. - ¿Qué día se podría llevar a cabo dicha sesión?

SEÑOR RICALDONI. - Se me ocurre que podría realizarse, por ejemplo, el miércoles 24.

SEÑOR BRUERA. - Pero éste sería el único punto que figuraría en el orden del día de esa sesión.

SEÑOR RICALDONI. - Exactamente, señor senador.

SEÑOR JUDE. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR JUDE. - Simplemente, deseo preguntarle al señor Senador Bruera qué Comisiones -además de la de Medio Ambiente- intervinieron en la elaboración de este proyecto de ley.

SEÑOR BRUERA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR BRUERA. - Por supuesto que ha participado la Comisión de Medio Ambiente integrada, entre otros, por un senador del Partido Colorado que, precisamente, es su Vicepresidente.

Como corresponde, esta Comisión ha sido asesorada por un grupo muy distinguido de técnicos. Hemos escuchado a varios Ministros, a organizaciones no gubernamentales y a la Universidad de la República. También recibimos, muy especialmente al Decano de la Facultad de Derecho. En este momento, no recuerdo a quién más, y pido disculpas por mi mala memoria. El señor Senador Jude comprenderá que luego de haber estudiado durante 18 meses este proyecto de ley, uno tiene derecho a olvidarse de algunas cosas.

SEÑOR PRESIDENTE. - Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción presentada por el señor Senador Ricaldoni, a efectos de tratar este punto del orden del día en una sesión extraordinaria a celebrarse el próximo miércoles 24 a las 16 horas.

(Se vota:)

-29 en 29. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

14) SEÑORA ROSA BAFFICO. Pensión graciable. Proyecto de ley.

SEÑOR PRESIDENTE. - Antes de pasar a considerar el asunto que figura en quinto término del orden del día, se va a dar cuenta del resultado de la votación correspondiente a la pensión graciable a conceder a la señora Rosa Baffico. Ha sido de 27 votos en 28, por lo que ha resultado: AFIRMATIVA.

Léase el artículo 2º.

(Se lee:)

"ARTICULO 2º. - La erogación resultante será atendida por Rentas Generales".

-En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

-26 en 28. **Afirmativa.**

Queda aprobado en general y en particular el proyecto de ley, que será comunicado a la Cámara de Representantes.

(No se publica el texto del proyecto de ley aprobado, por ser igual al considerado.)

15) BUQUES MERCANTES. Normas para su abanderamiento. Proyecto de ley.

SEÑOR PRESIDENTE. - Se pasa a considerar el asunto que figura en quinto término del orden del día: "Proyecto de Ley por el que se establecen normas para el abanderamiento de buques (Carp. Nº 786/92 - Rep. Nº 464/92)".

(Antecedentes:)

"Carp. Nº 786/92
Rep. Nº 464/92

CAMARA DE SENADORES
COMISION DE
TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

INFORME

Al Senado:

Vuestra Comisión de Transporte y Obras Públicas ha procedido al estudio de la Carpeta Nº 786/92 relativo a Marina Mercante - Normas para Abanderamiento de Buques.

I. Antecedentes

El abanderamiento de buques en la matrícula nacional está sometido en la actualidad a lo dispuesto en la Ley Nº 10.945, de fecha 10 de octubre de 1947.

La flota mercante nacional llegó a registrar hasta 14 buques de ultramar en 1971 y después de un pequeño incremento en 1980 llegamos a nuestros días con solamente dos buques de ultramar con bandera nacional.

No existen dudas con respecto a la enorme trascendencia del negocio de los fletes marítimos en el área de los servicios.

Más de 800 millones de toneladas de cargas secas, 1.500 millones de toneladas de combustibles líquidos, 300 millones de toneladas de cereales, otras tantas de carbón, etc., constituyen el motivo fundamental de los acuerdos internacionales, que por encima de los derechos de cada país de proteger su marina mercante, han generado el fenómeno de las banderas de conveniencia, modalidad operativa de las transnacionales que inciden frontalmente en el comercio exterior de países como el nuestro de desarrollo limitado.

En Uruguay constituyen los fletes marítimos el 10% del total del comercio exterior y no hay dudas que la escasa importancia de nuestra Marina Mercante tiene influencia negativa en el desarrollo del comercio exterior, donde se hace prácticamente imposible acceder a mercados que se encuentran fuera de las grandes rutas marítimas. En ocasiones es prácticamente imposible acceder aun a potenciales mercados en nuestro propio continente.

Estos fundamentos comerciales, indican que se debe legislar y proponer soluciones que permitan contrarrestar los efectos de las nuevas situaciones.

Las banderas de conveniencia, permiten el uso de tripulaciones extranjeras, no cubiertas por leyes sociales. La falta de cumplimiento de las normas internacionales de seguridad y todas las condiciones de Registros, que han posibilitado competir con éxito en el mercado internacional han cedido en parte frente a los grandes adelantos tecnológicos aplicados en la navegación, en el manipuleo de las cargas, y la operación general de los buques, que permiten reducir el número de tripulantes, abreviar la estadía en puerto y a pesar de los altos costos de explotación, permiten abatir los fletes.

No hay dudas que la tendencia actual del negocio marítimo mundial tiende a quedar en manos de grandes consorcios de armadores de las grandes potencias.

Aun así considera vuestra Comisión de Transporte y Obras Públicas que es necesaria la expresión de voluntad política de buscar soluciones que permitan contrarrestar los efectos de la nueva situación.

Orientarse hacia una política naviera que permita combatir la hegemonía que pretenden los poderosos consorcios internacionales, y evitar en lo posible el drenaje de divisas por fletes de carga de exportación e importación.

Instrumentar con los integrantes del MERCOSUR e Hidrovía la incentivación de los proyectos de adecuación de los Ríos Paraná y Uruguay al tráfico fluvial.

Evaluación del Proyecto

La Comisión de Transporte y Obras Públicas realizó entrevistas con los sectores involucrados:

- Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo;

- Autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas;

- Cámara de la Marina Mercante;

- Intergremial Marítima;

- Unión de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante;

- Sindicato de Trabajadores del Mar;

- Centro de Maquinistas Navales;

- Secretaría de Trabajo y Seguridad Social.

Durante el tratamiento del tema se fueron encontrando en general puntos de acuerdo, entre la propuesta del Poder Ejecutivo, aprobada por la Cámara de Representantes y los intereses de los sectores vinculados al desarrollo de la Marina Mercante nacional.

En lo que se refiere al artículo 19 del proyecto emanado de la Cámara de Representantes que establece fictos para los sueldos y jornales del personal embarcado en buques de la Marina Mercante nacional a los efectos de las aportaciones a los organismos de la Seguridad Social, incluido el Banco de Seguros del Estado, la Comisión por unanimidad de sus miembros resolvió eliminarlo.

Se consideró que la fijación de fictos es contraria a la política del Banco de Previsión Social quien prefiere se tribute de acuerdo a la realidad salarial.

La fijación de fictos crearía una situación totalmente injusta y contraria a los principios de justicia social. Instalaría un antecedente muy peligroso al establecer en el texto legal la posibilidad de aportar menos al Banco de Previsión Social de lo que realmente se percibe.

Además en el artículo 18 se fija en hasta un mínimo del 50% de los totales de oficiales y personal subalterno, siempre que se trate de tripulantes oriundos del país de la bandera anterior del buque.

El resto del articulado no sufrió modificaciones de fondo.

Por las consideraciones expuestas, vuestra Comisión de Transporte y Obras Públicas por unanimidad de sus miembros recomienda la sanción del siguiente proyecto de ley sustitutivo.

PROYECTO SUSTITUTIVO

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º. - A los efectos de la presente ley, se considera buque mercante a toda construcción flotante, autopropulsada o no, de carácter civil, cuya finalidad sea el transporte de bienes o personas con propósito mercantil, en el ámbito marítimo, fluvial o lacustre.

Art. 2º. - Tendrán derecho a enarbolar el pabellón nacional los buques mercantes que hayan sido matriculados en forma provisoria o definitiva, dentro de las condiciones que se establecen en las normas siguientes. Una vez cumplidos los trámites y obtenida la matriculación definitiva, el buque se considera a todos los efectos como importado (Decreto-Ley Nº 14.650, de 12 de mayo de 1977, y Decreto Nº 383/978, de 3 de julio de 1978).

Art. 3º. - La matrícula definitiva será concedida por la Prefectura Nacional Naval. La matrícula provisoria será otorgada por los Cónsules Generales de las Repúblicas con el conocimiento y previa autorización de la autoridad competente o por ésta.

CAPITULO II

DEL ABANDERAMIENTO DEL BUQUE MERCANTE

Art. 4º. - El propietario, partícipe o armador, iniciará las gestiones relativas al abanderamiento ante la Dirección Registral de la Marina Mercante.

Art. 5º. - La solicitud de abanderamiento deberá ser acompañada de:

A) Certificado notarial que acredite que el solicitante es persona física con domicilio en la República y la razón social esté inscripta en el Registro Público y General de Comercio o persona jurídica con sede en la misma y cuyo contrato o estatuto haya sido inscripto en ese Registro.

La empresa y el representante legal deberán tener domicilio constituido en territorio nacional.

B) Documentación que acredite el derecho del solicitante a obtener la propiedad del buque, debidamente legalizada y traducida cuando corresponda en caso de tratarse de buques construidos o transferidos en el extranjero.

Previamente a la obtención de la matrícula definitiva deberá acompañarse:

1) Certificado de cese de bandera si el buque hubiera enarbolado anteriormente pabellón de otro país, debidamente legalizado y traducido cuando corresponda.

Este certificado deberá emanar de la autoridad competente del país a cuya nacionalidad haya pertenecido el buque, o del agente de ese país acreditado en la República.

Podrán ingresar a la matrícula nacional, sin presentación del certificado de cese de bandera, las embarcaciones mercantes extranjeras de cualquier clase y tonelaje, que hayan sido vendidas en el país por orden judicial, acompañadas de la documentación correspondiente.

2) Copia de los planos de distribución general del buque.

3) Certificado de arqueo original y certificados vigentes que acrediten el estado de navegabilidad del buque, emitidos por una sociedad de clasificación de buques de reconocida actuación internacional, aceptada por la autoridad competente, o por ésta en caso de imposibilidad de obtener aquéllos.

4) Documentación que acredite la contratación de seguros de casco y máquinas, así como de los riesgos normales de responsabilidad civil en el que puede incurrir en la explotación del o de los buques (protección e indemnización).

Art. 6º. - La autoridad competente inscribirá el buque en el Registro Nacional de Buques y expedirá la Patente de Navegación.

Art. 7º. - La autoridad competente así como el Cónsul General de la República, previa autorización de la misma, podrán otorgar una matrícula provisoria por un período máximo de ciento veinte días.

Será requisito esencial para el otorgamiento de la matrícula provisoria, la presentación del certificado o documento que acredite el cese de bandera anterior del buque, debidamente legalizado y traducido cuando corresponda.

A pedido del propietario, siempre que los perjuicios por la demora en el trámite de matriculación definitiva se justifiquen debidamente, podrá prorrogarse dicha matrícula por igual período.

En caso de solicitarse el abanderamiento definitivo de un buque en el extranjero, la autoridad competente, previa certificación de que se han cumplido todos los requisitos legales, procederá a inscribirlo en el Registro Nacional de Buques.

Art. 8º. - El buque al que se ha concedido la matrícula provisoria o definitiva no estará obligado a realizar viajes a puertos de la República.

Sin perjuicio de ello, se repatriarán los tripulantes a efectos del otorgamiento de las licencias que correspondan.

Art. 9º. - Todo buque mercante se considera definitivamente incorporado a la bandera nacional una vez obtenida su matrícula definitiva y luego de haber sido inscripto en el Registro Nacional de Buques sin que ello genere tributo.

Los buques mercantes y su incorporación a la bandera nacional estarán exentos del pago de todo tributo.

La autoridad competente comunicará dicha incorporación al Ministerio de Relaciones Exteriores, a la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a la Dirección Nacional de Aduanas y al Banco de la República Oriental del Uruguay.

Art. 10. - Ningún buque nacional podrá cambiar el nombre con que haya obtenido el abanderamiento si no ha sido previamente autorizado por la autoridad competente.

Art. 11. - Por el solo acto de enarbolar la bandera nacional un buque mercante queda obligado, además de lo que establecen las disposiciones legales y administrativas relacionadas con la tripulación que aplica la autoridad competente, a:

A) Transportar gratuitamente la correspondencia con destino a la República, cuando realice el viaje hacia el puerto de matrícula y conducir, en su viaje de retorno, la que desde la República va dirigida al extranjero.

B) Transportar gratuitamente marineros náufragos, desertores, extraviados de nacionalidad uruguaya, así como los repatriados que determine la autoridad consular, hacia puertos de la República.

En estos casos el transporte no podrá exceder de lo que permita la capacidad y seguridad del buque.

C) Mantener asegurado el buque.

Art. 12. - Será motivo para cancelar sumariamente el abanderamiento de un buque mercante nacional el acontecimiento de cualquiera de las siguientes causales:

A) Cuando el buque se ponga al servicio naval de una nación beligerante con la cual la República se halle en estado de guerra.

B) Cuando el buque realice comercio ilícito, clandestino o piratería.

No obstante la cancelación, subsistirán íntegramente las obligaciones y responsabilidades emergentes de su estado anterior.

Art. 13. - Ante la denuncia de los actos mencionados en el artículo 12 se dará intervención a la justicia competente y, sin perjuicio de lo que ésta resuelva, la Prefectura Nacional Naval sancionará al propietario o armador cuya responsabilidad resultara de la investigación con una multa no inferior al 10% (diez por ciento) del valor de mercado del buque y la eliminación del Registro Nacional de Buques. El producido de la multa aplicada será destinado al Fondo de la Marina Mercante.

CAPITULO III

Del cese de bandera

Artículo 14. - El cese de bandera de un buque será otorgado por la autoridad competente, a solicitud del propietario o armador, acompañado del certificado del Registro Nacional de Buques que acredite que no existen inscripciones que afecten al buque y certificado de que se encuentra en situación regular en cuanto al cumplimiento de sus aportes a la seguridad social.

Cumplidos los requisitos precedentes, la autoridad competente, dentro de un plazo de setenta y dos horas hábiles, otorgará el cese de la bandera nacional, cancelando la matrícula y la inscripción en el Registro Nacional de Buques.

Una vez registrado el cese, la autoridad competente lo comunicará al Ministerio de Relaciones Exteriores, a la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a la Dirección Nacional de Aduanas y al Banco de la República Oriental del Uruguay, a los solos efectos informativos, sin que esto genere tributo, erogación o costo de clase alguna por ningún concepto.

Art. 15. - Cuando algún buque mercante nacional sea puesto definitivamente fuera de servicio para su desmantelamiento o haya desaparecido por hundimiento u otras causas lícitas comprobadas, su propietario hará constar dicho hecho en acta notarial y deberá solicitar a la autoridad competente, acompañando los certificados a que refiere el artículo anterior, la cancelación de su matrícula y patente para que cesen sobre dicho buque los derechos y obligaciones que establece la ley.

En caso de que se proceda al desguace en el país de un buque mercante nacional, serán aplicadas las normas que rigen la importación de chatarra.

CAPITULO IV

De los buques mercantes, su modo de operar y su tripulación

Artículo 16. - Cada buque mercante tendrá una tripulación mínima de seguridad que será fijada por la autoridad competente.

La tripulación necesaria en la explotación comercial del buque será fijada de común acuerdo entre los empresarios y los representantes de los trabajadores, teniendo en cuenta las características de cada buque, en cuanto a su funcionamiento, sistema operativo, apoyo logístico externo y tecnología, acuerdo que será registrado en los convenios colectivos correspondientes.

De no arribarse a consenso entre las partes, intervendrán en esa determinación la Dirección Registral y de Marina Mercante y la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, las que deberán expedirse en un plazo perentorio.

Art. 17. - La tripulación de los buques mercantes nacionales estará compuesta por:

A) Toda la oficialidad en un 75% (setenta y cinco por ciento) como mínimo, de ciudadanos uruguayos, naturales o legales, porcentaje en que deberán estar incluidos el Capitán, el Jefe de Máquinas y el Radiotelegrafista.

Todos los oficiales deberán contar con título habilitante de la Marina Mercante.

B) El resto de la tripulación en un 75% (setenta y cinco por ciento) como mínimo, por ciudadanos uruguayos naturales o legales.

Este porcentaje podrá ser alterado, previa autorización de la autoridad competente, atendiendo a razones especiales y debidamente fundadas.

Cuando el buque mercante que se incorpore a la matrícula nacional haya enarbolado como última bandera la de un país integrante del Mercado Común del Sur, el porcentaje obligatorio de ciudadanos uruguayos naturales o legales podrá ser inferior al indicado en los literales A) y B), hasta un mínimo de un 50% (cincuenta por ciento) de los totales de oficiales y personal subalterno, y siempre que se trate de la inclusión de tripulantes oriundos del país de la bandera anterior del buque.

CAPITULO V

Del Registro Nacional de Buques

Artículo 18. - Créase el Registro Nacional de Buques, con asiento en la capital de la República, de carácter público, y que comprende a todas las embarcaciones nacionales que tengan más de seis toneladas de arqueo bruto o total, exceptuándose las militares y las destinadas por el Estado a servicios de vigilancia o de control aduanero.

Art. 19. - Dicho Registro queda centralizado en la Escribanía de Marina, sin perjuicio de los demás cometidos notariales de la misma.

Art. 20. - Se inscribirán en dicho Registro los actos siguientes:

A) Los que tengan carácter de título causal hábil para trasmitir, declarar, modificar o extinguir el dominio y usufructo y la promesa de compraventa.

B) Las sentencias ejecutoriadas en las que se declare adquirido el dominio por prescripción.

C) Las trasmisiones por el modo sucesión.

D) Las demandas y las sentencias ejecutoriadas que tengan por objeto el reconocimiento de derechos en relación con el buque, que afecten o puedan afectar los derechos registrados o que se registraren en el futuro.

E) Los que tengan por fin darlo de baja del Registro.

Art. 21. - Se inscribirán también en dicho Registro y sin límite de tonelaje:

A) Hipotecas y demás derechos reales, contratos de construcción, mejoras, conservación o reparación.

B) Los contratos de arrendamientos de buques a casco desnudo y fletamento.

C) Los embargos específicos y demás medidas cautelares que dispongan los Tribunales, tendientes a inhibir los poderes de disposición de los titulares inscriptos.

Art. 22. - Se aplicarán al Registro Nacional de Buques las disposiciones referentes a forma de los documentos y calificación de los mismos vigentes para los Registros de la Propiedad Raíz.

CAPITULO VI

Disposiciones finales

Artículo 23. - La Comisión Administradora Honoraria del Fondo de Fomento de la Marina Mercante, a través de la cuenta del Fondo de Fomento de la Marina Mercante, podrá afianzar operaciones con el Banco de la República Oriental del Uruguay, previo informe técnico de la Comisión, a quienes reúnan las condiciones establecidas en el artículo 9º del decreto-ley Nº 14.650, de 12 de mayo de 1977, y su reglamentación.

Art. 24. - El Poder Ejecutivo quedará facultado para eliminar total o parcialmente el régimen de reserva de cargas en cada una de las líneas donde operen los buques de bandera nacional, teniendo en cuenta la reciprocidad efectiva y las condiciones especiales que existan en los distintos tráficos o servicios.

Art. 25 (Diques flotantes). - Los diques flotantes quedan equiparados a los buques para todo lo establecido en la presente ley al solo efecto de su abanderamiento.

Art. 26. - Deróganse todas las disposiciones de las Leyes Nos. 10.945, de 10 de octubre de 1947, y 12.091, de 5 de enero de 1954, que se opongan a la presente ley.

Art. 27. - Derógase el numeral 1) del literal n) del artículo 37 de la Ley Nº 13.319, de 28 de diciembre de 1964, en la redacción dada por el artículo 66 de la Ley Nº 16.226, de 29 de octubre de 1991.

Art. 28. - El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley.

Sala de la Comisión, a 27 de agosto de 1992.

Dante Irurtia (Miembro Informante), **José Germán Araújo, Walter Belvisi, Néstor Moreira Graña, Manuel Singlet.** Senadores.

CAMARA DE REPRESENTANTES

La Cámara de Representantes, en sesión de hoy, ha sancionado el siguiente

PROYECTO DE LEY

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1º. - A los efectos de la presente ley, se considera buque mercante a toda construcción flotante, autopropulsada o no, de carácter civil, cuya finalidad sea el transporte de bienes o personas con propósito mercantil, en el ámbito marítimo, fluvial o lacustre.

Art. 2º. - Tendrán derecho a enarbolar el pabellón nacional los buques mercantes que hayan sido matriculados en forma provisoria o definitiva, dentro de las condiciones que se establecen en las normas siguientes. Una vez cumplidos los trámites y obtenida la matriculación definitiva, el buque se considera a todos los efectos como importado (Decreto-Ley Nº 14.650, de 12 de mayo de 1977, y Decreto 383/978, de 3 de julio de 1978).

Art. 3º. - La matrícula definitiva será concedida por la autoridad competente. La matrícula provisoria será otorgada por los Cónsules Generales de la República con el conocimiento y previa autorización de la autoridad competente o por ésta.

CAPITULO II

Del abanderamiento del buque mercante

Artículo 4º. - El propietario, partícipe o armador, iniciará las gestiones relativas al abanderamiento ante la autoridad competente, sin cargo alguno.

Art. 5º. - La solicitud de abanderamiento deberá ser acompañada de:

A) Certificado notarial que acredite que el solicitante es persona física con domicilio en la República y la razón social esté inscripta en el Registro Público y General de Comercio o persona jurídica con sede en la misma y cuyo contrato o estatuto haya sido inscripto en ese Registro.

La empresa y el representante legal deberán tener domicilio constituido en el territorio nacional.

B) Documentación que acredite el derecho del solicitante a obtener la propiedad del buque, debidamente legalizada y traducida cuando corresponda en caso de tratarse de buques construidos o transferidos en el extranjero.

Previamente a la obtención de la matrícula definitiva deberá acompañarse:

1) Certificado de cese de bandera si el buque hubiera enarbolado anteriormente pabellón de otro país, debidamente legalizado y traducido cuando corresponda.

Este certificado deberá emanar de la autoridad competente del país a cuya nacionalidad haya pertenecido el buque, o del agente de ese país acreditado en la República.

Podrán ingresar a la matrícula nacional, sin presentación del certificado de cese de bandera, las embarcaciones mercantes extranjeras de cualquier clase y tonelaje, que hayan sido vendidas en el país por orden judicial, acompañadas de la documentación correspondiente.

2) Copia de los planos de distribución general del buque.

3) Certificado de arqueo original y certificados vigentes que acrediten el estado de navegabilidad del buque, emitidos por una sociedad de clasificación de buques de reconocida actuación internacional, aceptada por la autoridad competente, o por ésta en caso de imposibilidad de obtener aquéllos.

4) Documentación que acredite la contratación de seguros de casco y máquinas, así como de los riesgos normales de responsabilidad civil en el que puede incurrir en la explotación del o de los buques (protección e indemnización).

Art. 6º. - La autoridad competente inscribirá el buque en el Registro Nacional de Buques y expedirá la Patente de Navegación.

Art. 7º. - La autoridad competente así como el Cónsul General de la República, previa autorización de la misma, podrán otorgar una matrícula provisoria por un período máximo de ciento veinte días.

Será requisito esencial para el otorgamiento de la matrícula provisoria, la presentación del certificado o documento que acredite el cese de bandera anterior del buque, debidamente legalizado y traducido cuando corresponda.

A pedido del propietario, siempre que los perjuicios por la demora en el trámite de matriculación definitiva se justifiquen debidamente, podrá prorrogarse dicha matrícula por igual período.

En caso de solicitarse el abanderamiento definitivo de un buque en el extranjero, la autoridad competente, previa certificación de que se han cumplido todos los requisitos legales, procederá a inscribirlo en el Registro Nacional de Buques.

Art. 8º. - El buque al que se ha concedido la matrícula provisoria o definitiva no estará obligado a realizar viajes a puertos de la República.

Sin perjuicio de ello, anualmente se repatriarán los tripulantes a efectos del otorgamiento de las licencias que correspondan.

Art. 9º. - Todo buque mercante se considera definitivamente incorporado a la bandera nacional una vez obtenida su matrícula definitiva y luego de haber sido inscripto en el Registro Nacional de Buques sin que se exija ningún otro trámite o requisito a los efectos de su importación.

Los buques mercantes y su incorporación a la bandera nacional estarán exentos del pago de todo tributo.

La autoridad competente comunicará dicha incorporación al Ministerio de Relaciones Exteriores, a la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a la Dirección Nacional de Aduanas y al Banco de la República Oriental del Uruguay, a los solos efectos informativos, sin que ello genere tributo, erogación o costo de clase alguna, por ningún concepto.

Art. 10. - Ningún buque nacional podrá cambiar el nombre con que haya obtenido el abanderamiento si no ha sido previamente autorizado por la autoridad competente.

Art. 11. - Por el solo acto de enarbolar la bandera nacional un buque mercante queda obligado, además de lo que establecen las disposiciones legales y administrativas relacionadas con la tripulación que aplica la autoridad competente, a:

A) Transportar gratuitamente la correspondencia con destino a la República, cuando realice el viaje hacia el puerto de matrícula y conducir, en su viaje de retorno, la que desde la República va dirigida al extranjero.

B) Transportar gratuitamente marineros náufragos, desertores, extraviados de nacionalidad uruguaya, así como los repatriados que determine la autoridad consular, hacia puertos de la República.

En estos casos el transporte no podrá exceder de lo que permita la capacidad y seguridad del buque.

C) Mantener asegurado el buque.

Art. 12. - Será motivo para cancelar sumariamente el abanderamiento de un buque mercante nacional el acontecimiento de cualquiera de las siguientes causales:

A) Cuando el buque se ponga al servicio naval de una nación beligerante con la cual la República se halle en estado de guerra.

B) Cuando el buque realice comercio ilícito, clandestino, o piratería.

No obstante la cancelación, subsistirán íntegramente las obligaciones y responsabilidades emergentes de su estado anterior.

Art. 13. - Cualquier persona que tenga conocimiento de alguna de las causales enunciadas en el artículo anterior, podrá denunciarla a la autoridad competente, acompañando las pruebas pertinentes.

La autoridad competente, en conocimiento de tales hechos, hará la investigación correspondiente y procederá según sus resultancias.

Art. 14. - Cuando se compruebe la responsabilidad del propietario o armador en los actos mencionados en el artículo 12, aquél será sancionado con una multa de hasta 10% (diez por ciento) del valor de mercado del buque y se le eliminará del Registro Público de Propietarios o Armadores sin perjuicio de las sanciones que pudieren corresponder. Las sanciones serán aplicadas por la autoridad competente y por resolución fundada.

El producido de la multa aplicada será destinado al Fondo de Fomento de la Marina Mercante.

CAPITULO III

Del cese de bandera

Artículo 15. - El cese de bandera de un buque será otorgado por la autoridad competente, a solicitud del propietario o armador, acompañado del certificado del Registro Nacional de Buques que acredite que no existen inscripciones que afecten al buque y certificado de que se encuentra en situación regular en cuanto al cumplimiento de sus aportes a la seguridad social.

Cumplidos los requisitos precedentes, la autoridad competente, dentro de un plazo de setenta y dos horas hábiles, otorgará el cese de la bandera nacional, cancelando la matrícula y la inscripción en el Registro Nacional de Buques.

Una vez registrado el cese, la autoridad competente lo comunicará al Ministerio de Relaciones Exteriores, a la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a la Dirección Nacional de Aduanas y al Banco de la República Oriental del Uruguay, a los solos efectos informativos, sin que esto genere tributo, erogación o costo de clase alguna por ningún concepto.

Art. 16. - Cuando algún buque mercante nacional sea puesto definitivamente fuera de servicio para su desmantelamiento o haya desaparecido por hundimiento u otras causas lícitas comprobadas, su propietario hará constar dicho hecho en acta notarial y deberá solicitar a la autoridad competente, acompañando los certificados a que refiere el artículo anterior, la cancelación de su matrícula y patente para que cesen sobre dicho buque los derechos y obligaciones que establece la ley.

En caso de que se proceda al desguace en el país de un buque mercante nacional, serán aplicadas las normas que rigen la importación de chatarra.

CAPITULO IV

De los buques mercantes, su modo de operar y su tripulación

Artículo 17. - Cada buque mercante tendrá una tripulación mínima de seguridad que será fijada por la autoridad competente.

La tripulación necesaria en la explotación comercial del buque será fijada de común acuerdo entre los empresarios y los representantes de los trabajadores, teniendo en cuenta las características de cada buque, en cuanto a su funcionamiento, sistema operativo, apoyo logístico externo y tecnología, acuerdo que será registrado en los convenios colectivos correspondientes.

De no arribarse a consenso entre las partes, intervendrán en esa determinación la Dirección Registral y de Marina Mercante y la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, las que deberán expedirse en un plazo perentorio.

Art. 18. - La tripulación de los buques mercantes nacionales estará compuesta por:

A) Toda la oficialidad en un 75% (setenta y cinco por ciento) como mínimo, de ciudadanos uruguayos, naturales o legales, porcentaje en que deberán estar incluidos el Capitán, el Jefe de Máquinas y el Radiotelegrafista.

Todos los oficiales deberán contar con título habilitante de la Marina Mercante.

B) El resto de la tripulación en un 75% (setenta y cinco por ciento) como mínimo, por ciudadanos uruguayos naturales o legales.

Este porcentaje podrá ser alterado, previa autorización de la autoridad competente, atendiendo a razones especiales y debidamente fundadas.

Cuando el buque mercante que se incorpore a la matrícula nacional haya enarbolado como última bandera la de un país integrante del Mercado Común del Sur, el porcentaje obligatorio de ciudadanos uruguayos naturales o legales podrá ser inferior al indicado en el presente artículo.

Art. 19. - A los efectos de las aportaciones a los organismos de seguridad social, incluido el Banco de Seguros del Estado, se fija la siguiente escala de valores fictos de los sueldos y jornales del personal embarcado en buques de la Marina Mercante Nacional:

CATEGORIZACION DEL PERSONAL - COEFICIENTE PARA CALCULO DE FICTOS

	Ultramar-Gran Cabotaje UR Ley Nº 13.728	Cabotaje UR Ley Nº 13.728
1) Capitán - Jefe de Máquinas	110	99
2) 1er. Oficial, 1er. Maquinista, 1er. Patrón	88	77
3) 2do. Oficial, 2do. Patrón, 2do. Maquinista, Comisario, Telegrafista	77	66
4) 3er. Oficial, 2do. Comisario, 3er. Maquinista, 1er. Electricista, 3er. Patrón, Frigorista	66	55
5) 4to. Oficial, 2do. Electricista, 4to. Maquinista, Mayordomo, Contramaestre, Mecánico	55	44
6) Cocinero, Pañolero, 1er. Mozo, 2do. Cocinero, Engrasador, Foguista Marinero, Mozo, Limpiador, Ayudante de cocina, Carpintero, Farolero	55	44

Facúltase al Poder Ejecutivo a ajustar la escala precedente en función de las modificaciones que se operen en materia de categorías laborales.

CAPITULO V

Del Registro Nacional de Buques

Artículo 20. - Créase el Registro Nacional de Buques, con asiento en la capital de la República, de carácter público, y que comprende a todas las embarcaciones nacionales que tengan más de seis toneladas de arqueo bruto o total, exceptuándose las militares y las destinadas por el Estado a servicios de vigilancia o de control aduanero.

Art. 21. - Dicho Registro queda centralizado en la Escribanía de Marina, sin perjuicio de los demás cometidos notariales de la misma.

Art. 22. - Se inscribirán en dicho Registro los actos siguientes:

A) Los que tengan carácter de título causal hábil para trasmitir, declarar, modificar o extinguir el dominio y usufructo y la promesa de compraventa.

B) Las sentencias ejecutoriadas en las que se declare adquirido el dominio por prescripción.

C) Las trasmisiones por el modo sucesión.

D) Las demandas y las sentencias ejecutoriadas que tengan por objeto el reconocimiento de derechos en relación con el buque, que afecten o puedan afectar los derechos registrados o que se registraren en el futuro.

E) Los que tengan por fin darlo de baja del Registro.

Art. 23. - Se inscribirán también en dicho Registro y sin límite de tonelaje:

A) Hipotecas y demás derechos reales, contratos de construcción, mejoras, conservación o reparación.

B) Los contratos de arrendamientos de buques a casco desnudo y fletamento.

C) Los embargos específicos y demás medidas cautelares que dispongan los Tribunales, tendientes a inhibir los poderes de disposición de los titulares inscriptos.

Art. 24. - Se aplicarán al Registro Nacional de Buques las disposiciones referentes a forma de los documentos y calificación de los mismos vigentes para los Registros de la Propiedad Raíz.

CAPITULO VI

Disposiciones finales

Artículo 25. - La Comisión Administradora Honoraria del Fondo de Fomento de la Marina Mercante, a través de la cuenta del Fondo de Fomento de la Marina Mercante, podrá afianzar operaciones con el Banco de la República Oriental del Uruguay, previo informe técnico de la Comisión, a quienes reúnan las condiciones establecidas en el artículo 9º del decreto-ley Nº 14.650, de 12 de mayo de 1977, y su reglamentación.

Art. 26. - El Poder Ejecutivo quedará facultado para eliminar total o parcialmente el régimen de reserva de cargas en cada una de las líneas donde operen los buques de bandera nacional, teniendo en cuenta la reciprocidad efectiva y las condiciones especiales que existan en los distintos tráficos o servicios.

Art. 27 (Diques flotantes). - Los diques flotantes quedan equiparados a los buques para todo lo establecido en la presente ley al solo efecto de su abanderamiento.

Art. 28. - Deróganse todas las disposiciones de las Leyes Nos. 10.945, de 10 de octubre de 1947, y 12.091, de 5 de enero de 1954, que se opongan a la presente ley.

Art. 29. - Derógase el numeral 1) del literal n) del artículo 37 de la Ley Nº 13.319, de 28 de diciembre de 1964, en la redacción dada por el artículo 66 de la Ley Nº 16.226, de 29 de octubre de 1991.

Art. 30. - El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley.

Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes, en Montevideo, a 24 de marzo de 1992.

Alem García
Presidente

Horacio D. Catalurda
Secretario"

SEÑOR PRESIDENTE. - Continúa la discusión particular.

En otra sesión del Senado ya se votaron los dos primeros artículos, por lo que corresponde tratar el artículo 3º.

Léase el artículo 3º.

(Se lee:)

"ARTICULO 3º. - La matrícula definitiva será concedida por la Prefectura Nacional Naval. La matrícula provisoria será otorgada por los Cónsules Generales de la República con el conocimiento y previa autorización de la autoridad competente o por ésta".

-En consideración.

SEÑOR CADENAS BOIX. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR CADENAS BOIX. - Si la memoria no me falla, creo que en este artículo 3º había un defecto de redacción.

La oración final del artículo 3º dice: "La matrícula provisoria será otorgada por los Cónsules Generales de la República con el conocimiento y previa autorización de la autoridad competente o por ésta". La autoridad competente es la Prefectura Nacional Naval, según consta en el primer párrafo de este artículo 3º. Por lo tanto, considero que habría que suprimir la expresión: "o por ésta", porque "ésta" -o sea la Prefectura Nacional Naval- es la que está legítimamente autorizada para otorgar la matrícula definitiva.

SEÑOR PRESIDENTE. - Me parece de absoluta racionalidad la observación del señor Senador Cadenas Boix. Asimismo, veo que el señor Senador Astori asiente con la cabeza. Por lo tanto, si no hay inconveniente, suprimiríamos las tres palabras finales, por lo que el artículo 3º terminaría donde dice "autoridad competente".

SEÑOR BLANCO. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR BLANCO. - No estoy en desacuerdo con la propuesta formulada por el señor Senador Cadenas Boix; sin embargo, se me ocurre una explicación para estas últimas tres palabras que se quieren suprimir. Considero que se podría dar el caso de que no hubiera un Cónsul en la jurisdicción en la que el barco va a llevar a cabo el cambio de bandera provisoria y, como consecuencia de ello, la gestión se debería hacer con la autoridad competente. En ese sentido, supongo que las tres últimas palabras del artículo 3º tratarían de cubrir esa eventualidad.

Por otro lado, desearía hacer una consulta a los miembros de la Comisión pertinente. Si mal no recuerdo, en oportunidad de haberse tratado este tema en la discusión particular, el entonces señor Senador Araújo había solicitado que el proyecto retornara a la Comisión a los efectos de realizar algunos ajustes en función de los cambios que, aparentemente, estaban ocurriendo en la legislación argentina. Si ello fuera así, desearía

preguntar al miembro informante o a la Comisión si este proyecto que estamos analizando en el Senado ya tuvo en cuenta dichas modificaciones.

En ese sentido, me parece recordar que el señor Senador Araújo, en aquella oportunidad, hizo referencia a que dichos cambios eran necesarios a los efectos de que la bandera nacional no perdiera competitividad en el Río de la Plata con respecto a las condiciones que se estaban estableciendo en la legislación argentina.

SEÑOR IRURTIA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR IRURTIA. - Quiero señalar que el proyecto volvió a la Comisión y allí se hicieron las consultas con los organismos involucrados, fundamentalmente, en virtud de los cambios radicales ocurridos en este tema en la República Argentina. En aquella oportunidad fue unánime la opinión en el sentido de que el proyecto debía quedar tal cual, porque ésta era la postura que debía adoptar el país con respecto a este tema en concreto.

SEÑOR GARGANO. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR GARGANO. - Deseo hacer algunas aclaraciones a los efectos de que los miembros del Senado tengan idea de cómo se suscitaron los problemas.

Ocurre que en la República Argentina, hace tres o cuatro meses, se adoptaron medidas con el fin de facilitar el abanderamiento, de tal manera que buques correspondientes a países ajenos al MERCOSUR pudieran ingresar utilizando la bandera de conveniencia argentina y realizar el transporte de carga en la zona. Esto motivó una situación de tensión dentro de las negociaciones del MERCOSUR. En ese sentido, hubo una negociación expresa al más alto nivel, a cargo de los Ministerios respectivos. Los señores senadores que integramos la Comisión Conjunta de los Parlamentos del MERCOSUR recibimos, por parte de la Cámara de la Marina Mercante, una documentación al respecto y, hasta el presente, el tema está sin solución.

Es necesario aclarar que son temas distintos, porque la legislación argentina, dictada por decreto -lo que quiere decir que no son leyes, sino resoluciones del Poder Ejecutivo- es mucho más permisiva que ésta, que es una modernización de nuestro propio sistema de abanderamiento, a los efectos de dotar a la Marina Mercante uruguaya de las condiciones necesarias para desarrollar y realizar adecuadamente su función.

Vuelvo a reiterar que se trata de temas distintos. El otro es un asunto que habría que negociar a nivel del Poder Ejecutivo y, en todo caso, dentro del marco de las instituciones del Mercado Común del Sur.

SEÑOR CADENAS BOIX. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR CADENAS BOIX. - En cuanto a la precisión que hizo el señor Senador Blanco con relación a la redacción del artículo 3º, y específicamente cuando se refirió a las tres últimas palabras, entiendo que como la Prefectura Nacional Naval es el órgano competente y, además, es el que debe autorizar a los Cónsules Generales a otorgar la matrícula provisoria, dichas palabras estarían de más.

SEÑOR PRESIDENTE. - Observo que el señor Senador Blanco asiente. Por lo tanto, si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 3º con la modificación propuesta por el señor Senador Cadenas Boix.

(Se vota:)

-27 en 27. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Léase el artículo 4º.

(Se lee:)

"ARTICULO 4º. - El propietario, partícipe o armador, iniciará las gestiones relativas al abanderamiento ante la Dirección Registral de la Marina Mercante".

-En consideración.

SEÑOR RICALDONI. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR RICALDONI. - Deseo consultar a los miembros informantes qué significa la expresión "partícipe".

SEÑOR PRESIDENTE. - Supongo que debe ser una expresión de Derecho Comercial o de Derecho Marítimo, que nunca fue mi especialidad.

SEÑOR RICALDONI. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR RICALDONI. - Deberíamos recurrir al libro del doctor Mezzera sobre Derecho Marítimo. No entiendo ni conozco dicha expresión, salvo que figure en la legislación marítima, tal como dijo el señor Presidente. Desearía que se me aclare este punto.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - El articulado que contiene este proyecto prácticamente ha sido tomado de la ley madre, la original, que rige el abanderamiento de los buques de la Marina Mercante. Si los señores senadores se toman la molestia de comparar los artículos del proyecto aprobado por la Cámara de Representantes, podrán comprobar que la mayoría de ellos han sido copiados de la ley madre.

Asimismo, "partícipe" es quien tiene parte en el barco, porque éste puede pertenecer a un solo propietario como a una o a varias empresas armadoras que son partícipes en el abanderamiento del buque.

Antes de que se avance en la consideración de este tema, quiero aclarar debidamente que este proyecto difiere sustancialmente del aprobado por la Cámara de Representantes, porque en la Comisión se eliminó el artículo 19, relativo a las aportaciones a los organismos de seguridad social, fijando una escala de valores fictos para los sueldos y jornales del personal embarcado en buques de la Marina Mercante nacional. Se procedió así porque se entendió que en una ley no se puede establecer que se aporte menos de lo que corresponde por lo que realmente se gana. Quiero ser leal con el Senado, para que todos adviertan que la diferencia con el proyecto aprobado por la Cámara de Representantes es muy grande. Por lo tanto, este asunto tendrá que estudiarse en su oportunidad, en la Asamblea General. A título personal, debo decir que no soy partidario de que una ley diga que alguien gana $ 18 y que aporte $ 9. Esto puede determinarse en la vía administrativa por medio de las autoridades competentes; pero yo, como legislador, no lo puedo aceptar. Aquí se ha dicho que si este artículo no se vota, no se fomenta a la Marina Mercante y, a mi entender, el estímulo verdadero está en otras disposiciones no comprendidas en este proyecto de ley, como por ejemplo, que el armador no tenga que depositar en garantía -mientras el buque esté abanderado con bandera nacional- el 3% de su valor, que queda congelado en el Banco de la República Oriental del Uruguay. Esto se ha eliminado y al igual que otras disposiciones, significa un importante estímulo. Reitero que si esto se aprueba con las actuales diferencias, seguramente será discutido en la Asamblea General.

(Ocupa la Presidencia el señor Senador Santoro)

SEÑOR BLANCO. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR BLANCO. - He buscado en un diccionario, que no es técnico, y en apoyo de lo expresado por parte del señor Senador Silveira Zavala, observo que la definición de partícipe es: "Que tiene parte en una cosa, o entra con otros a la parte en la distribución de ella". Este "entrar a la parte en la distribución de ella" tiene que ver con el concepto de Derecho Comercial al que hizo referencia el señor Presidente del Senado, con respecto a este artículo. De esta forma, se está distinguiendo al propietario, que es quien posee el barco, al armador que cumple la función de tal, y al partícipe, que tiene parte en hacer funcionar al barco y en su adquisición.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

-25 en 25. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Léase el artículo 5º.

(Se lee:)

"ARTICULO 5º. - La solicitud de abanderamiento deberá ser acompañada de:

A) Certificado notarial que acredite que el solicitante es persona física con domicilio en la República y la razón social esté inscripta en el Registro Público y General de Comercio o persona jurídica con sede en la misma y cuyo contrato o estatuto haya sido inscripto en ese Registro.

La empresa y el representante legal deberán tener domicilio constituido en territorio nacional.

B) Documentación que acredite el derecho del solicitante a obtener la propiedad del buque, debidamente legalizada y traducida cuando corresponda en caso de tratarse de buques construidos o transferidos en el extranjero.

Previamente a la obtención de la matrícula definitiva deberá acompañarse:

1) Certificado de cese de bandera si el buque hubiera enarbolado anteriormente pabellón de otro país, debidamente legalizado y traducido cuando corresponda.

Este certificado deberá emanar de la autoridad competente del país a cuya nacionalidad haya pertenecido el buque, o del agente de ese país acreditado en la República.

Podrán ingresar a la matrícula nacional, sin presentación del certificado de cese de bandera, las embarcaciones mercantes extranjeras de cualquier clase y tonelaje, que hayan sido vendidas en el país por orden judicial, acompañadas de la documentación correspondiente.

2) Copia de los planos de distribución general del buque.

3) Certificado de arqueo original y certificados vigentes que acrediten el estado de navegabilidad del buque, emitidos por una sociedad de clasificación de buques de reconocida actuación internacional, aceptada por la autoridad competente, o por ésta en caso de imposibilidad de obtener aquéllos.

4) Documentación que acredite la contratación de seguros de casco y máquinas, así como de los riesgos normales de

responsabilidad civil en el que puede incurrir en la explotación del o de los buques (protección e indemnización)."

-En consideración.

SEÑOR CADENAS BOIX. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR CADENAS BOIX. - A mi juicio, el artículo 5º es muy largo y confuso. Al principio expresa que la solicitud de abanderamiento deberá ser acompañada de certificado notarial y documentación que acredite el derecho del solicitante a obtener la propiedad del buque. Me gustaría preguntar al señor miembro informante si esa documentación acredita el derecho del solicitante a obtener la propiedad del buque o si es posible que ya la tuviera anteriormente. Es factible que dicha documentación avale la propiedad real existente en ese momento y no el derecho a obtenerla en el futuro.

En lo que podría ser una segunda parte, expresa: "previamente a la obtención de la matrícula definitiva". Cabe hacer notar que esto es algo distinto a la solicitud del abanderamiento, que debe ser acompañada de otros requisitos. A mi juicio, lo que se establece es que para obtener la matrícula definitiva deberá acompañarse de certificado de cese de bandera si el buque hubiera enarbolado anteriormente pabellón de otro país, etcétera.

Considero que este artículo 5º merecería un estudio más pormenorizado en cuanto a su estructura. Sería conveniente que hubiera un artículo 5º y otro, el 6º, referido a la obtención de la matrícula definitiva.

Esa es la consulta que quería realizar a los miembros de la Comisión encargada del estudio de este tema.

SEÑOR IRURTIA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Tiene la palabra el señor miembro informante.

SEÑOR IRURTIA. - No sé si los demás miembros de la Comisión opinarán de la misma forma, pero estoy de acuerdo con la propuesta formulada por el señor Senador Cadenas Boix en el sentido de que son dos aspectos perfectamente diferenciados. Correspondería que se redactaran dos artículos independientes.

SEÑOR BELVISI. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR BELVISI. - Señor Presidente: en cuanto a la parte formal, no tendríamos inconveniente en acceder a la propuesta del señor Senador Cadenas Boix. Si estamos de acuerdo en la sustancia del actual artículo 5º, no habría ninguna dificultad en dividir el texto, ya que la comprensión será la misma.

Quisiera agregar que cuando la Comisión de Transporte y Obras Públicas analizó este tema, lo hizo escuchando a la Cámara de la Marina Mercante, con la visita de representantes de la Prefectura Nacional Naval, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de la Intergremial Marítima y del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. La terminología utilizada en la redacción de este artículo se tomó de la ley vigente Nº 10.945 del 10 de octubre de 1947, mencionada por el señor Senador Silveira Zavala sobre abanderamiento de buques.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Debo aclarar que durante el último mes en que se trató este proyecto, estuve de licencia, y debido a ello no consta mi firma, a pesar de ser miembro de la Comisión. No obstante, pienso que se redactó así por razones de economía, pero si ponemos como artículo 6º desde donde dice "Previamente a la obtención de la matrícula definitiva", etcétera, seguramente la redacción sería más clara.

En cuanto a la terminología que se emplea en la redacción de este proyecto de ley, quiero ratificar lo expresado por el señor Senador Belvisi. Este texto se tomó de una ley madre, en acuerdo con los representantes de la Cámara de la Marina Mercante y de los organismos oficiales, que fueron consultados. Considero que lo único que modifica este proyecto es lo relativo a quién es la autoridad competente. Según la ley madre ésta es el Poder Ejecutivo, el que a través de la Prefectura Nacional Naval otorgaba el abanderamiento. Como el Poder Ejecutivo no se opuso, seguramente para significar, la autoridad competente pasa a ser la Prefectura Nacional Naval. Es una facultad que dicho Poder pierde. Generalmente, el Poder Ejecutivo sólo refrendaba lo dispuesto por la Prefectura Nacional Naval que llevaba el Registro de Barcos y las actuaciones de los Cónsules.

SEÑOR CADENAS BOIX. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR CADENAS BOIX. - La observación que había formulado -posiblemente ha quedado olvidada- se refiere también al literal B) del artículo 5º. Sugeriría que el texto dijera: "B) Documentación que acredite el derecho de propiedad del solicitante o el derecho del solicitante a obtener la propiedad del buque". De esta forma, se plantearían dos posibilidades. Ello sería conveniente dada la minuciosidad con que los escribanos de los registros examinan los documentos. Por tal motivo, querría que se contemplaran las dos hipótesis. Por un lado, la de la propiedad real que se tiene en ese momento y, por otro, la de aquel que tiene derecho a que la propiedad se le transfiera.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Discrepo con la interpretación que hace el señor Senador Cadenas Boix. A mi juicio, lo que se persigue con este artículo es que se documente que acredita el derecho del solicitante a obtener la propiedad del buque previo a las constancias anteriores, ya que se trata de una empresa residente en el país, que como tal tiene determinado derecho. Evidentemente, el comprador va a exigir, antes que la ley, que alguien deba documentar que es propietario del buque, ya que nadie va a adquirirlo sin saber quién es su dueño. Por estos motivos discrepo amablemente con el señor Senador Cadenas Boix. El literal A) establece las condiciones que acrediten "que el solicitante es persona física con domicilio en la República y la razón social esté inscripta en el Registro Público y General de Comercio o persona jurídica con sede en la misma", etcétera. Después tiene que acreditar el derecho del solicitante a obtener la propiedad del buque. Ello quiere decir que para obtenerla tiene que cumplir con las condicionantes del literal A). El dueño del buque no tiene que acreditar que es propietario, ya que el primero que se lo va a exigir es el comprador. La ley no va a solicitar a alguien que pruebe que es propietario de un bien.

En lo que me es personal -no sé qué opinarán los demás miembros de la Comisión- considero que la redacción es correcta.

SEÑOR KORZENIAK. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR KORZENIAK. - Entiendo que el planteo que ha hecho el señor Senador Cadenas Boix es correcto.

El acápite del artículo 5º establece cuáles son los requisitos para que una solicitud de abanderamiento sea acogida en principio, es decir, qué es lo que se debe presentar. Entonces, el literal A) se refiere a unas constancias notariales que se deben presentar para que el abanderamiento pueda ser concedido. En cambio, el literal B) no se refiere a dichas constancias, sino que exige una documentación que tiene que ver con el eventual derecho que el solicitante tiene con respecto al buque. Como señalaba el señor Senador Cadenas Boix ese derecho puede ser el de propiedad -que ya tiene- en el que se dan una multiplicidad de situaciones jurídicas, como por ejemplo, cuando una persona ya es propietaria y pide el abanderamiento o puede ser el destinado a obtener la propiedad en sí, tal como establece la ley, sin tenerla en ese momento.

Personalmente, interpreto que la intervención del señor Senador Cadenas Boix destacaba que la primera de esas hipótesis -la de un solicitante que ya es propietario- no está prevista, por lo que esa persona que ya es propietaria no tendría derecho a solicitar un abanderamiento. Para evitar que ello ocurra por la forma en que está redactado el artículo, creo que la redacción que proponía el señor Senador Cadenas Boix eliminaría toda clase de dudas al respecto.

SEÑOR CADENAS BOIX. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR CADENAS BOIX. - Confirmando lo que expresa el señor Senador Korzeniak, entiendo que la redacción que he propuesto contemplaría la hipótesis de que quien es ya propietario del buque pudiera pedir el abanderamiento.

SEÑOR GARGANO. - ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR CADENAS BOIX. - Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR GARGANO. - La hipótesis ya está prevista. Creo que la propuesta del señor Senador Cadenas Boix mejora la redacción. Sin embargo, en el artículo 4º se dice: "El propietario, partícipe o armador, iniciará las gestiones relativas al abanderamiento...", etcétera, es decir que ya estaba prevista dicha hipótesis. O sea que se puede hacer el agregado para mayor abundamiento.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Puede continuar el señor Senador Cadenas Boix.

SEÑOR CADENAS BOIX. - Efectivamente, ello está previsto en el artículo 4º y aquí se vendría a consagrar que la documentación que presente el solicitante, además de acreditar el derecho a que se le transfiera la propiedad, dejaría constancia de que ya es propietario. Por lo tanto, el Senado resolverá sobre cuál es la redacción que resulte más conveniente.

SEÑOR ASTORI. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR ASTORI. - Solicité hacer uso de la palabra simultáneamente con el señor Senador Korzeniak a fin de dar mi opinión para apoyar la argumentación del señor Senador Cadenas Boix, ya que entiendo que le asiste razón. Si bien el artículo 4º prevé la solicitud en algunos casos, por parte del propietario, la redacción actual del literal B) del artículo 5º induce a confusión. Por lo tanto, me parece bien -como ya lo fundamentó el señor Senador Korzeniak- prever la documentación que acredite la propiedad del buque por parte del solicitante o su derecho a obtenerla. Aquí se establecen dos alternativas. Personalmente, ésta es la redacción que sugiero, porque no sé si el señor Senador Cadenas Boix ya había propuesto alguna. En-

tiendo que lo más claro sería decir: "Documentación que acredite la propiedad del buque por parte del solicitante o su derecho a obtenerla, debidamente legalizada...", etcétera.

Aprovecho esta ocasión, señor Presidente, para señalar que también me parece bien separar este artículo en dos partes -ello ya fue explicado en sala- y para decir que a pesar de que sea una incorporación minúscula, el literal A) del artículo 5º prevé dos opciones que convendría separar por una coma, dada la extensión del mismo. Entonces, luego de "Registro Público y General de Comercio" habría que poner una coma, porque comienza otra alternativa, esto es que sea una "persona jurídica con sede en la misma", etcétera, distinta a la anterior, que es el caso de "persona física con domicilio en la República". La redacción es muy extensa y confusa, por lo que me parece que sería conveniente incluir una coma después de "Comercio".

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Correspondería votar por incisos el artículo 5º que quedaría como tal hasta la palabra "extranjero", a los efectos de habilitar la nueva redacción para el inciso B).

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el inciso A) del artículo 5º, colocándose una coma luego de la palabra "Comercio".

(Se vota:)

-27 en 27. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Si no hay inconvenientes, y a los efectos de superar la necesidad de votar el texto originario, procederíamos a votar la nueva redacción, en torno a la cual parece existir consenso en el Senado, a la que previamente se dará lectura. Nos referimos a la propuesta por el señor Senador Cadenas Boix, que ha sido mejorada por otros señores senadores.

Léase.

(Se lee:)

"B) Documentación que acredite la propiedad del buque o el derecho del solicitante a obtener la propiedad del buque, debidamente legalizada y traducida cuando corresponda en caso de tratarse de buques construidos o transferidos en el extranjero".

SEÑOR ASTORI. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR ASTORI. - Señor Presidente: creo que la redacción quedaría más clara si dijéramos: "Documentación que acredite la propiedad del buque por parte del solicitante o su derecho a obtenerla", continuando luego con el texto del artículo. Aclaro que correspondería mantener la coma luego de la palabra "obtenerla", porque la expresión "debidamente legalizada" se refiere específicamente a la documentación.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el inciso B) del artículo 5º con el texto que ha sido leído y las modificaciones propuestas.

(Se vota:)

-25 en 25. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

De acuerdo con lo que se ha propuesto, la otra parte del artículo 5º pasaría a ser el artículo 6º.

SEÑOR ASTORI. - De acuerdo, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - En consideración la segunda parte del artículo 5º que, repito, ahora pasaría a ser el artículo 6º.

SEÑOR BOUZAS. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR BOUZAS. - Señor Presidente: creo que en lugar de decir: "Previamente a la obtención de la matrícula definitiva, deberá acompañarse...", debería expresarse: "Previamente a la obtención de la matrícula definitiva deberá presentarse...", puesto que de este modo el texto resulta más claro.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - La Mesa consulta al miembro informante, señor Senador Irurtia, si está de acuerdo con la modificación que acaba de plantear el señor Senador Bouzas.

SEÑOR IRURTIA. - No tengo objeciones, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - La modificación consistiría, entonces, en cambiar la palabra "acompañarse" por el término "presentarse".

SEÑOR ASTORI. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR ASTORI. - Señor Presidente: reconozco que lo que voy a plantear es una inquietud casi estética; pero lo que ocurre es que he podido observar que todos los artículos han sido divididos en literales, y en cambio éste es el único al que se le han incorporado numerales. En consecuencia, sugiero que también se divida en literales.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Pienso que la propuesta del señor Senador Astori es adecuada. Quiere decir, entonces, que el actual artículo 6º se dividiría en literales y, en lugar del término "acompañarse" se incluirá el vocablo "presentarse".

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 6º con las modificaciones propuestas.

(Se vota:)

-25 en 25. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Léase el artículo 7º, anterior artículo 6º del proyecto de ley.

(Se lee:)

"ARTICULO 7º. - La autoridad competente inscribirá el buque en el Registro Nacional de Buques y expedirá la Patente de Navegación".

-En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

-25 en 25. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Léase el artículo 8º, que en el proyecto original figuraba como artículo 7º.

(Se lee:)

"ARTICULO 8º. - La autoridad competente así como el Cónsul General de la República, previa autorización de la misma, podrán otorgar una matrícula provisoria por un período máximo de ciento veinte días.

Será requisito esencial para el otorgamiento de la matrícula provisoria, la presentación del certificado o documento que acredite el cese de bandera anterior del buque, debidamente legalizado y traducido cuando corresponda.

A pedido del propietario, siempre que los perjuicios por la demora en el trámite de matriculación definitiva se justifiquen debidamente, podrá prorrogarse dicha matrícula por igual período.

En caso de solicitarse el abanderamiento definitivo de un buque en el extranjero, la autoridad competente, previa certificación de que se han cumplido todos los requisitos legales, procederá a inscribirlo en el Registro Nacional de Buques".

-En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

-25 en 25. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Léase el artículo 9º, que en el proyecto original era el artículo 8º.

(Se lee:)

"ARTICULO 9º. - El buque al que se ha concedido la matrícula provisoria o definitiva no estará obligado a realizar viajes a puertos de la República.

Sin perjuicio de ello, se repatriarán los tripulantes a efectos del otorgamiento de las licencias que correspondan".

-En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

-25 en 25. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Señor Presidente: éste es un artículo muy importante del proyecto de ley, ya que obliga a los propietarios de los buques a traer a puerto a los tripulantes nacionales, cuando éstos estén navegando durante más de un año, a los efectos del otorgamiento de las licencias que correspondan. Esto ha dado lugar a un sinnúmero de discusiones. Concretamente, aquí se dice que el buque al que se ha concedido la matrícula provisoria o definitiva no estará obligado a realizar viajes a puertos de la República. Y a continuación se agrega: "Sin perjuicio de ello, se repatriarán los tripulantes a efectos del otorgamiento de las licencias que correspondan".

Llamo la atención del Senado, porque dado que luego se modifica el número de tripulantes nacionales, aquí habría que otorgar una garantía en el sentido de que los buques tendrían que repatriar las tripulaciones una vez por año. Digo esto, porque el buque no está obligado a realizar viajes a puertos de la República -sí puede hacerlo de norte a sur- aun cuando esté abanderado con la bandera nacional. Simplemente, del texto se desprende que está obligado a repatriar a los tripulantes, a efectos del otorgamiento de las licencias que correspondan.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Recuerdo al señor Senador Silveira Zavala que el artículo ya ha sido votado. En consecuencia, no sé si el señor senador desea plantear su reconsideración.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Simplemente, deseaba llamar la atención al Cuerpo.

SEÑOR IRURTIA. - Pido la palabra para fundamentar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR IRURTIA. - Señor Presidente: me resulta sumamente claro que lo que el artículo pretende es que los empresarios tengan la obligación de repatriar a sus tripulantes, a fin de otorgarles las licencias que correspondan. A mi juicio, repito que es sumamente clara la obligación que surge en este inciso 2º del artículo 9º.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Pido la palabra, para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - He planteado esta duda porque en el artículo no existe ninguna sanción ni forma de obligar al propietario. Se dice que éste está obligado al traslado de la tripulación cuando corresponda para que goce de la licencia que las leyes sociales fijan, pero no veo una garantía para el cumplimiento de esa obligación por parte de los propietarios de los buques. Esa es la inquietud que se me formuló y que ahora traslado al Senado para que busque la forma de resolver el tema. De todas maneras, si se considera que el artículo es correcto tal como ha sido votado, no insistiré en este asunto.

SEÑOR ARANA. - Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Walter Santoro). - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR ARANA. - Señor Presidente: creo que corresponde la reconsideración del artículo porque, en lo personal, entiendo que lo que se aspira a asegurar no está explícitamente formulado en el texto. No estoy seguro de que queda claro que quien tiene la obligación de repatriar a los tripulantes es el armador o el propietario del buque. En consecuencia, estimo que corresponde solicitar la reconsideración de este artículo para poder analizarlo con mayor detenimiento y proponer una redacción sustitutiva o complementaria.

(Ocupa la Presidencia el doctor Aguirre Ramírez)

SEÑOR PRESIDENTE. - Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción formulada en el sentido de que se reconsidere el artículo 8º, que pasó a ser 9º.

(Se vota:)

-23 en 24. **Afirmativa.**

En consideración nuevamente el artículo 9º.

SEÑOR RICALDONI. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR RICALDONI. - A mi juicio, hay dos temas diferentes contemplados en este artículo. Por un lado, está el del inciso primero, que refiere a la no obligatoriedad de realizar viajes a puertos de la República. Por otra parte, y en relación al inciso 2º, me pregunto qué ocurre si toda o parte de la tripulación no tiene su domicilio en el país. En ese caso, quisiera saber qué sentido tendría traer hasta el Uruguay a un tripulante que no tiene interés en gozar aquí de su licencia.

En segundo término, en el artículo no se dice quién es el responsable de esa repatriación. Entiendo que es claro que debe ser el armador, pero eso no se establece claramente y, como en definitiva en otros artículos del proyecto se habla del armador, del propietario y del partícipe, creo que si de lo que se trata es de defender la vigencia de la legislación laboral uruguaya, hay que señalar quién es el que tiene la obligación de repatriar. En mi criterio, es evidente que tiene que ser el armador.

Por otra parte, me pregunto si cuando se habla de repatriar se refiere a trasladar a los tripulantes de vuelta al país o al lugar de su nacionalidad o de su domicilio. Normalmente, se entiende la repatriación como el regreso al Uruguay de un nacional, de un uruguayo, pero con una interpretación piedeletrista, podría considerarse que la repatriación de un español sería a España, de un japonés a Japón, y así sucesivamente.

Dejo estos temas planteados como interrogantes a los miembros de la Comisión.

SEÑOR CASSINA. - ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR RICALDONI. - Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR CASSINA. - Creo que cuando en este inciso se habla de la repatriación de los tripulantes no se está aludiendo a ninguna patria en particular, sino genéricamente a la o las patrias de los tripulantes, si es que entre ellos está representada más de una nacionalidad. Señalo esto porque en el artículo 11, que pasaría a ser 12, cuando en su literal b) se habla de transportar gratuitamente a marineros náufragos, desertores, extraviados de nacionalidad uruguaya, así como a los repatriados que determina la autoridad consular hacia puertos de la República, obviamente se está distinguiendo la repatriación hacia nuestro país de la establecida con carácter general, como un elemento necesario para obligar al otorgamiento de la licencia. Aunque se trate de tripulantes de nacionalidad extranjera, en la medida en que es un buque con matrícula uruguaya, está sujeto a las leyes uruguayas en materia de seguridad social y a su legislación laboral. Por lo tanto, ese tripulante debe tener la licencia, en todo caso, si lo desea, en su país de origen. Por eso me parece que correctamente no se alude al país hacia el cual se efectúa la repatriación. Solamente se consagra la obligación de realizar la repatriación para permitir que se cumpla con las licencias correspondientes.

Por otra parte, creo que sería bueno establecer -de alguna manera, es obvio que la obligación no es del buque sino de los armadores o propietarios- que dicha obligación es de cargo de los armadores o propietarios no del buque en sí mismo, que es a lo que refiere el primer inciso de este artículo.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede continuar el señor Senador Ricaldoni.

SEÑOR RICALDONI. - Francamente, debo manifestar que el señor Senador Cassina no ha aclarado mis dudas, sobre todo porque ahora advierto que él también tiene razón. Las obligaciones no son de cargo de los objetos, y en el primer inciso se establece que es el buque el que está obligado. Reitero que no se puede obligar a un objeto a hacer algo; eso no tiene sentido. Considero que aunque se pueda entender lo que se quiso decir, el texto no está correctamente redactado.

No sé si los miembros de la Comisión entienden el inciso segundo en el sentido planteado por el señor Senador Cassina porque puede ser que esto se haya tomado como que el derecho a la licencia comienza a cumplirse cuando el responsable del buque lo trae al Uruguay para que su tripulación goce de la licencia aquí o para que parta hacia donde le plazca. Es una posibilidad. La otra es la que acaba de mencionar el señor Senador Cassina, que puede complicar la actividad mercante y que es algo que de pronto -lo desconozco- hasta hoy no existe, como es la obligación del armador o del propietario del buque de enviar a España a sus tripulantes españoles, a Japón a los japoneses, y al Uruguay a los uruguayos. No sé si realmente fue esa la intención y desconozco si eso es lo que está vigente. Me parece que debemos analizar con cuidado esta norma porque si lo que se pretende recoger es algo ya existente, por las dudas convendría eliminarla. De lo contrario, por lo menos tendríamos que tener en claro lo que votamos. Reitero que desconozco este sistema actualmente y no sé qué dice la ley uruguaya en esta materia. La legislación laboral de los barcos es muy especial y frecuentemente suele incumplirse. De todas maneras, repito que no podemos estar innovando en una materia sin darnos cuenta de que al pie de la letra se puede considerar una cosa distinta de lo que se pretende.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - El señor Senador Ricaldoni solicita nuevamente una interrupción y, además, el señor miembro informante también solicita la palabra, por lo que quien habla le concedería el uso de la palabra y luego el señor Presidente me daría la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Disculpe, señor Senador, pero si la palabra la va a tener el señor Senador Irurtia, usted no le puede conceder una interrupción al señor Senador Ricaldoni, porque la palabra la concede la Mesa.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Quien habla no quiere sustituir a la Mesa en sus funciones.

SEÑOR PRESIDENTE. - El señor Senador Ricaldoni no está en uso de la palabra y quien primero pidió la palabra es el señor Senador Gargano.

Tiene la palabra el señor Senador Gargano.

SEÑOR GARGANO. - Señor Presidente: en el Período pasado tuve la fortuna de hacer una lectura de esta ley en la Comisión de Transporte y Obras Públicas -porque este proyecto de ley hace casi siete años que se viene tramitando- y, por lo que tengo entendido, este artículo dispone dos cosas. En primer lugar, la no obligación del buque que tenga la bandera uruguaya de venir a puerto uruguayo, es decir, puede circular con ésta por todo el mundo. Cabe acotar que esta es una modificación a la legislación anterior. Por otro lado, el segundo inciso expresa que anualmente se repatriarán los tripulantes a efectos del otorgamiento de las licencias que correspondan. Esto es así, porque el artículo 18 fija los porcentajes de tripulantes de nacionalidad uruguaya, naturales o legales, tanto de la oficialidad, como del resto de la tripulación. Esto es de acuerdo con disposiciones que modifican la ley vigente, pero que establecen porcentajes obligatorios de tripulantes de nacionalidad uruguaya. Obviamente, los tripulantes deben gozar de la licencia y, en consecuencia, se obliga al armador o empresario a pagar la repatriación. Esto es lo que establece el inciso segundo cuando expresa "sin perjuicio de ello, anualmente se repatriarán los tripulantes a efectos del otorgamiento de las licencias que correspondan".

SEÑOR RICALDONI. - ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR GARGANO. - Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR RICALDONI. - A mi entender, los porcentajes de personal en un buque constituyen un tema diferente al que tiene que ver con el inciso segundo que estamos considerando en relación al cual me pregunto -lo digo claramente porque lo ignoro- si la obligación de repatriar para gozar de la licencia se refiere a los tripulantes de nacionalidad uruguaya o domiciliados en nuestro país o si alude a todos, sea cual sea su nacionalidad o domicilio. Este es el aspecto que no veo claro y considero que la referencia que hizo el señor Senador Gargano tiene que ver con otro tema.

SEÑOR PRESIDENTE. - La Mesa considera que la referencia que hizo el señor Senador Gargano tiene que ver directamente con el tema y es completamente acertada, ajustada al sentido racional de la disposición. No podemos legislar para que se cumplan las obligaciones de la legislación sueca, china o coreana. Nosotros tenemos que cumplir las leyes uruguayas. Este artículo debería decir que los armadores deberán repatriar a los tripulantes uruguayos, a efectos del otorgamiento de las

licencias que correspondan. Insisto: tenemos que preservar el cumplimiento de la legislación de nuestro país. No somos custodios del respeto de la legislación de otro país. Además, se me ocurre que sería algo impracticable obligar al armador de un buque que se encuentre en Hong Kong, por ejemplo, a que mande cuatro tripulantes a España, ocho a la India y 23 al Uruguay. Es probable que no lo haga y tampoco tenemos ninguna posibilidad de obligarlo a acatar esa disposición; sí tenemos el deber de hacer cumplir las leyes uruguayas.

Puede proseguir en el uso de la palabra el señor Senador Gargano.

SEÑOR GARGANO. - Aclaro que el artículo 8º a que hice referencia, que viene informado de la Comisión, en el inciso segundo se expresa: "Sin perjuicio de ello, se repatriarán los tripulantes a efectos del otorgamiento de las licencias que correspondan". A diferencia del proyecto anterior, se eliminó la expresión "anualmente"; probablemente las licencias se otorguen de otra manera y no anualmente.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Deseo expresar que el artículo 8º del proyecto de ley que ahora pasa a ser 9º modifica la ley madre, ya que en esta se obligaba al buque a venir una vez por año al puerto de Montevideo para dar licencia al personal nacional. Mi objeción con respecto al inciso 2º de este artículo es que no se especifica quién es el responsable de la repatriación de esa tripulación, cuyos porcentajes están establecidos en el artículo 17 que ahora pasa a ser 18, así como cuáles son las penalidades en que podrían incurrir en el caso del no cumplimiento de la obligación anual de repatriar esos tripulantes uruguayos. En este sentido, estoy totalmente de acuerdo con las expresiones del señor Presidente, porque nosotros estamos estudiando un proyecto de ley de marina mercante nacional y, por lo tanto, tenemos que aplicar la legislación social de la República, es decir, no podemos atenernos a un "puzzle" en el que puedan haber nueve nacionalidades conformando la tripulación de un barco uruguayo que esté recorriendo el mundo.

En síntesis, se modifica la obligación del buque de venir al puerto de Montevideo. Ahora puede recorrer el mundo sin venir a nuestro país, pero tiene la obligación de repatriar una vez al año la tripulación nacional a efectos de que goce la licencia anual.

SEÑOR BOUZAS. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR BOUZAS. - Sin embargo, señor Presidente, tengo algunas diferencias. A mi entender, es necesario decir quién es el responsable de la repatriación, pero esto debe ser para todos los tripulantes. Si partimos de la base de que es un barco de bandera nacional, en consecuencia, es una empresa nacional: no importa que no esté en Montevideo. Más allá de eso, la gente que trabaja en él está sujeta a las leyes que rigen en nuestro país y, por lo tanto, es conveniente que los tripulantes que no sean uruguayos gocen de la licencia anual de la misma manera que la tripulación nacional porque, precisamente, se trata de una empresa nacional. Razonando por el absurdo, podríamos pensar en la situación de que en una fábrica en nuestro país un trabajador no estuviera amparado por las leyes que benefician a cualquier obrero por el simple hecho de ser extranjero.

En consecuencia, considero que el derecho a la repatriación debe aplicarse a todos los tripulantes.

SEÑOR ZUMARAN. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR ZUMARAN. - En el mismo sentido de lo que expresa el señor senador Bouzas, considero que si el inciso segundo expresa que se repatriarán los tripulantes, ello debe aplicarse a todos, cualquiera sea su nacionalidad.

Por otra parte, es una práctica común en la navegación, tanto de buques mercantes como de aviones, que la tripulación tenga un régimen de licencia excepcional, más generoso que el común. No debe olvidarse que un buque pasa en alta mar muchos meses, por lo que los tripulantes no ven a sus familiares por mucho tiempo. En ese sentido, recuerdo que por razones laborales tuve que intervenir en un caso en el que una compañía petrolera internacional, que tenía barcos con bandera uruguaya que exportaban petróleo -me estoy refiriendo, concretamente, a ESSO- se atenía a un régimen de licencias de seis meses en el año. Es decir, igual cantidad de meses de licencia y de navegación y, de ese modo, la mitad de la vida del marino estaba en su casa, lo cual es bastante menos que la de cualquier trabajador. Insisto en que se trata de un régimen especial, cualquiera sea la nacionalidad de la tripulación, lo cual está contemplado en los costos del transporte marítimo. En consecuencia, me parece difícil que un barco de bandera uruguaya pueda circular por el mundo sin cumplir esta disposición. Creo que el derecho debe aplicarse para todos los tripulantes y es obvio que el objetivo de la ley no es reglamentar este aspecto que, por otra parte, se rige por otros acuerdos internacionales. En la disposición actual se eliminó la expresión "anualmente", porque el régimen normal no es anual, ya que la licencia se otorga con una frecuencia menor al año. Repito que una tripulación pasa mucho tiempo sin volver a su casa y ver a su familia y, en consecuencia, en la práctica laboral internacional se aplica un régimen totalmente excepcional de licencia.

SEÑOR RICALDONI. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR RICALDONI. - Todos sabemos que muchas veces las redacciones no se compadecen, necesariamente, con las

intenciones. Cabe preguntarse qué ocurriría, por ejemplo, si un español que vive en el Uruguay es víctima -dicho esto entre comillas- de este segundo inciso y en virtud del mismo lo repatrian a Galicia o a Andalucía o, de lo contrario, lo traen a Uruguay que es el país donde está viviendo. Pienso que habría que tener cuidado con la expresión "repatriación" porque no sé si es la palabra adecuada.

En consecuencia, más allá del optimismo de algunos en cuanto a que todo esto está muy claro, creo que como método de trabajo tendríamos que ver qué es lo que se pretende con este inciso. Comparto lo dicho por el señor Senador Bouzas ya que, por ejemplo, podemos imaginar un sistema en el cual el 75% del personal tiene un determinado régimen laboral y el 25% restante está bajo la órbita de otro que puede ser, incluso, la negación de lo que es la protección del trabajador. Pienso que nadie debe querer que existan, por ejemplo, esclavos en las bodegas. No obstante, dentro de estos ejemplos extremos pueden haber situaciones en las cuales se den claros abusos que vayan mucho más allá de lo que son las normas concretas de la legislación uruguaya. Además, se pueden originar dudas en cuanto a qué es lo que se quiere decir con la expresión "repatriar". ¿Ello significa traer al tripulante al Uruguay, al país donde vive o al país de origen?

Pienso que este es un tema cuyo planteamiento parece absurdo, pero todos sabemos que después vienen interpretaciones que en algunos casos van en busca del texto concreto y, en otros, investigan el espíritu real o presunto de la norma. Es en ese momento cuando aparecen las dificultades. Creo que aquí la mayoría de nosotros desconocemos -personalmente no lo tengo en mi despacho- todo lo relativo a la legislación laboral en materia de tripulación de buques comerciales.

Por lo tanto, creo que valdría la pena realizar algún tipo de investigación o averiguación antes de votar para evitar el cometer algún error. Al igual que el señor Senador Bouzas, pienso que lo único que está claro es que hay que identificar a los responsables de trasladar a algún lado -no sabemos a cuál- a los tripulantes para que gocen de su licencia. Hasta aquí todos coincidimos, pero comienzan las discrepancias porque algunos piensan que en este régimen deben estar comprendidos sólo los uruguayos; otros creen que deben ser los uruguayos y los que viven aquí y, finalmente, hay quienes piensan que los tripulantes deben ir a su lugar de residencia habitual. A esto se agrega el tema de la repatriación que en Derecho Internacional tiene un alcance que quizás no sea el que se pretende dar con este texto.

SEÑOR ASTORI. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR ASTORI. - Creo que en las últimas intervenciones sobre este artículo se han venido realizando comentarios que en todos los casos son pertinentes y, a mi juicio, arrojan luz sobre lo que es el espíritu de la disposición. Además al integrar la historia fidedigna de este proyecto también permitirán interpretar correctamente sus disposiciones.

Sin perjuicio de lo que acabo de manifestar, sobre esta base señalo sinceramente que esta redacción es correcta y que sería peligroso entrar a modificarla. En materia de autoridades responsables -se sobrentiende que son las autoridades responsables de la empresa propietaria o armadora de las embarcaciones- y en materia de origen, nacionalidad o residencia de los tripulantes -esto sin perjuicio de lo que establece el artículo 17 originalmente numerado de este proyecto- el artículo que estamos considerando alude a la repatriación de los tripulantes a los efectos de las licencias que correspondan. Creo que esta es una disposición clara y más allá de que entran a jugar los diferentes regímenes laborales que puedan tener los países de origen de los tripulantes, creo que es suficiente claro el señalar la obligación de proceder a esta repatriación -la misma alude al regreso, naturalmente, a los países de origen- para el otorgamiento de las licencias laborales que correspondan.

Pienso que el espíritu de esta redacción -además de los antecedentes que se han venido incorporando a la discusión en estos momentos- resulta suficiente y, reitero, me parece riesgoso entrar a efectuar modificaciones.

En este momento simplemente sugiero que, habida cuenta de los aportes que se han hecho, esta redacción permanezca tal cual está. De todas maneras quisiera hacer una sugerencia, porque en un proyecto de ley en el que se habla de patentes, permisos, obligaciones, certificados, etcétera, sería conveniente agregar que estamos hablando de licencias laborales y decir que, sin perjuicio de ello, se repatriarán los tripulantes a los efectos del otorgamiento de las licencias laborales que correspondan porque de eso se está hablando y no de otro tipo de licencias. El resto de la redacción lo dejaría tal cual está.

SEÑOR PRESIDENTE. - En opinión de la Presidencia -y este es un concepto de carácter general aplicable no sólo a esta ley- en el ordenamiento jurídico uruguayo se legisla para el cumplimiento en el país de las disposiciones nacionales. Nosotros no tenemos posibilidades de obligar a cumplir legislación extranjera y se supone que los tripulantes han sido contratados en nuestro país. En este aspecto he variado en algo mi opinión, y creo que tiene razón el señor Senador Bouzas, porque aquellos tripulantes de otra nacionalidad pero que viven con su familia en Uruguay y, además, han sido contratados en nuestro país, tienen los mismos derechos a gozar de la licencia, porque están amparados por la legislación laboral nacional, al igual que los trabajadores que tienen la nacionalidad o ciudadanía uruguaya.

Por lo tanto, emplear el término repatriación lo que hace es excluir a los que no son nacionales porque ellos no pueden ser repatriados a una patria que no es la suya.

En consecuencia, en concepto de ésta, la disposición se tiene que limitar a establecer con carácter general la obligación de hacer conceder a todos los tripulantes -cualquiera sea su nacionalidad- la licencia a que la legislación uruguaya da derecho. Entonces, la disposición debería decir, "sin perjuicio de ello, los armadores trasladarán a nuestro país a los tripulantes, a

los efectos del otorgamiento de las licencias que correspondan". Si deben trasladar a un tripulante a España, de eso se encargará la legislación española, si es que fue contratado en un puerto español; y ello no sería de resorte de nuestra ley.

El artículo tenía una redacción originaria y, si hay mayoría que esté de acuerdo con ella, quedará de esa forma. De lo contrario, y tal como corresponde reglamentariamente, se votará una redacción sustitutiva.

SEÑOR ASTORI. - Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR ASTORI. - A lo dicho anteriormente deseo agregar que aspectos de detalle, en cuanto a la aplicación de esta disposición -que, a mi juicio, ha sido inteligentemente redactada en forma genérica- pueden ser objeto de la reglamentación del proyecto que no tiene por qué entrar a prever casos distintos.

Aquí se establece genéricamente el principio de la repatriación y coincido con el señor Presidente que una empresa uruguaya -en este caso una empresa de navegación- puede tener -y de hecho lo dice el artículo 17 en su numeración original- funcionarios de diferentes nacionalidades o residencias. Aquí lo que se establece es el principio genérico. Al no estar obligadas las embarcaciones a tocar puertos de la República se dice, sin perjuicio de ello, que se proveerá la repatriación cuando correspondan esas licencias.

Creo que la redacción debe quedar así y si hay aspectos de mayor detalle, serán objeto de la reglamentación correspondiente.

SEÑOR PRESIDENTE. - Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 9º en su redacción original.

SEÑOR RICALDONI. - Que se vote por incisos, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE. - Se va a votar el primer inciso, de acuerdo con lo solicitado.

(Se vota:)

-23 en 23. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Se va a votar el segundo inciso en su redacción original.

(Se vota:)

-22 en 23. **Afirmativa.**

Queda aprobado el artículo 8º, que pasa a ser el 9º.

SEÑOR PRESIDENTE. - Señores senadores: son las 18 horas y un minuto y la Asamblea General ha sido convocada para las 18 horas, por lo que sería prudente, si no hay inconveniente, hacer un cuarto intermedio hasta después de la sesión de dicho Cuerpo.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si así se procede.

(Se vota:)

-23 en 23. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

El Senado pasa a cuarto intermedio.

(Así se hace. Es la hora 18 y 1 minuto)

16) SE LEVANTA LA SESION

SEÑOR SECRETARIO (Dn. Mario Farachio). - Habiendo llegado la hora reglamentaria, y continuando la sesión de la Asamblea General, se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 20)

DR. GONZALO AGUIRRE RAMIREZ
Presidente

Dr. Juan Harán Urioste
Dn. Mario Farachio
Secretarios

Sra. Alba E. Rubio Cuadrado
Directora General del Cuerpo de Taquígrafos

Depósito Legal 205147/93